



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 2000*





Omslag, forside: Portræt af P. F. Heerings flåde foran Kronborg, effektivt flankeret af orlogsfregatten HAVFRUEN. Malet af Jacob Petersen 1844.
(Original i familiens eje)

Front cover: Portrait of Peter F. Heering's fleet in front of Kronborg, effectfuly flanked by the naval frigate HAVFRUEN. Painted by Jacob Petersen 1844. (Original, owned by the family)

Omslag, bagside: P. F. Heerings brig FRODE ud for Gibraltar. Malet af Jacob Petersen 1843 efter skibets første rejse til Middelhavet. (Original i familiens eje)

Back cover: P.F. Heering's brig FRODE off of Gibraltar. Painted by Jacob Petersen 1843 after the ship's first voyage to the Mediterranean. (Original, owned by the family)

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 2000*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2000 (bind 59 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print a/s, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos Nofo-print a/s, 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 87-89587-17-0.
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

| | |
|---|-----|
| Erik Gøbel: Besejlingen af Sankt Thomas Havn 1816-1917 <i>Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917</i> | 7 |
| Niels Ole Kiil: Køleskibs fart før og nu <i>Refrigerator Ships past and present</i> | 37 |
| Christian Lund: Peter F. Heering var andet end fabrikant af kirsebærlikør <i>Peter F. Heering was more than just a manufacturer of cherry liqueur</i> | 61 |
| Ole Mortensøn: Rudkøbings barkskibe <i>The bark ships of Rudkøbing</i> | 75 |
| Jan Rindom: Ostindisk Kompagni 1616-1650 – et spørgsmål om organisatorisk udvikling og interne magtkampe <i>The Danish East India Company 1616-1650 – a question of organisational development and internal power struggles</i> | 99 |
| Museets protektor og bestyrelse | 126 |
| Museets personale | 126 |
| Museets beretning for 1999 | 127 |
| Gaveliste for året 1999 | 134 |
| Museets regnskab for 1999 | 136 |
| Museets salgsartikler | 139 |
| Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse | 140 |
| Selskabets beretning for 1999-2000 | 140 |
| Selskabets nytilkomne medlemmer | 145 |
| Selskabets regnskab for 1999-2000 | 146 |
| Selskabets salgsartikler | 149 |
| Bidragydere til årbogen | 150 |

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.

Erik Gøbel: Besejlingen af Sankt Thomas Havn 1816-1917

I det følgende beskrives den omfattende besejling af Sankt Thomas fra begyndelsen af 1800-tallet og indtil salget af Dansk Vestindien til USA i 1917. Havnen var et veritabelt knudepunkt for international skibsfart. I næste årbog kommer en artikel om selve havnen og dens faciliteter i samme periode. Erik Gøbel er seniorforsker i Rigsarkivet.

Indledning

I Caraibien ligger Sankt Thomas, som er på størrelse med Fanø, og som har en meget smuk og meget god naturhavn.¹ Denne er altid blevet anerkendt som en af de bedste havne i hele Vestindien. Gennem flere hundrede år frem til 1917 var Sankt Thomas en dansk ø, i dag er den en af de amerikanske Jomfruøer, US Virgin Islands, og havnen i byen Charlotte Amalie anløbes hvert år af mere end tusind store krydstogtskibe.

I bogen *A Historical Account of St. Thomas*, der udkom i New York i 1852, beskrev sognepræsten John P. Knox ved den lokale reformerte kirke begejstret havnen som følger.²

»Havnen og indsejlingen ligger omtrent på øens midte, af dens sydside. Indsejlingen er noget af det skønneste, man kan tænke sig. Længe før man er inde i havnen, kan man

se byen Charlotte Amalie – et navn, som man imidlertid aldrig hører på selve stedet, ja jeg tror de ni tiendedele af indvånerne er uvidende om dette navns eksistens – Sankt Thomas er den gængse benævnelse, og da der ingen anden by findes på øen, kan man ej tage fejl.

Byens amfiteatraliske beliggenhed på tre eller rettere fire høje gør dens situation højst imponerende. Først efter at man er kommet ind i havnen, opdager man der en mængde skibe fra alle verdensdele. Havnen er nemlig dannet i form af en hestesko og landet så højt, at skibenes master ganske skjules. Havnen er omtrent 3000 alen bred og har næsten samme længde – dens munding er henvend 1600 alen bred. Den kan således optage en masse skibe, da oceanet tilmed på grund af de herskende passatvinde kun sjældent trænger stærkt ind. Denne sikkerhed giver Sankt Thomæ havn den betydelige overvægt over alle andre vestindiske havne.

På begge sider af indløbet findes batterier. Det til højre kaldes General Mühlensfels'; til venstre: Cowells og Prins Frederiks batterier. Hint ligger højest og er indrettet til telegrafstation, dette lavest og monteret. Mühlensfels bruges til fyrtårn, hvis fyr lyser fra solens nedgang til dens opgang.

Midt i havnens munding findes en klip-

peformation, Prins Rupert kaldet, der kun hæver sig nogle få fod over vandspejlet. I orkantider kunne disse klipper ofte blive farlige for indkommende skibe, og flere har også lidt skibbrud på dem. Til større sikkerhed er de hvidmalede, hvorved de kunne ses i den mørkeste nat. Dybden på begge sider er tilstrækkelig for de dybestgående skibe.

Kommer man end med de dristigste forventninger, bliver de dog ej skuffet ved byens betragtning. Den ligesom læner sig op ad bjergene, der ganske omslutter samme ...

Man lander ved et værft, Kongeværftet, hvor ingen tjenstivrig tolder viser sig for at visitere de rejsendes kufferter. Man finder sig straks omgivet af alle mulige nationaliteter og alle mulige nuancer af hudfarver – fra den hvideste til den kulsorteste ...

Der findes en mængde bygninger af alle slags, der ved deres lyse farver, røde eller tegltækte tage, tage sig maleriske ud fra havet. De fleste fremmede er henrykte første gang, de besøger Sankt Thomas, og erklærer almindeligvis, at det syn, man nyder ved indsejlingen i dens havn, er uovertræffeligt, og at intet andet sted i hele Vestindien kan tåle nogen som helst sammenligning dermed ...

En mængde småholme ses rundt om Sankt Thomas, blandt andre den næsten kegleformede Fugleklippe. Langt ude i havet ses dampskibe eller svære råsejlere arbejdende sig op mod havnen, såvelsom nærmere under land en mængde fiskerbåde, slupper eller andre kystfartøjer, der sejler mellem øerne«.

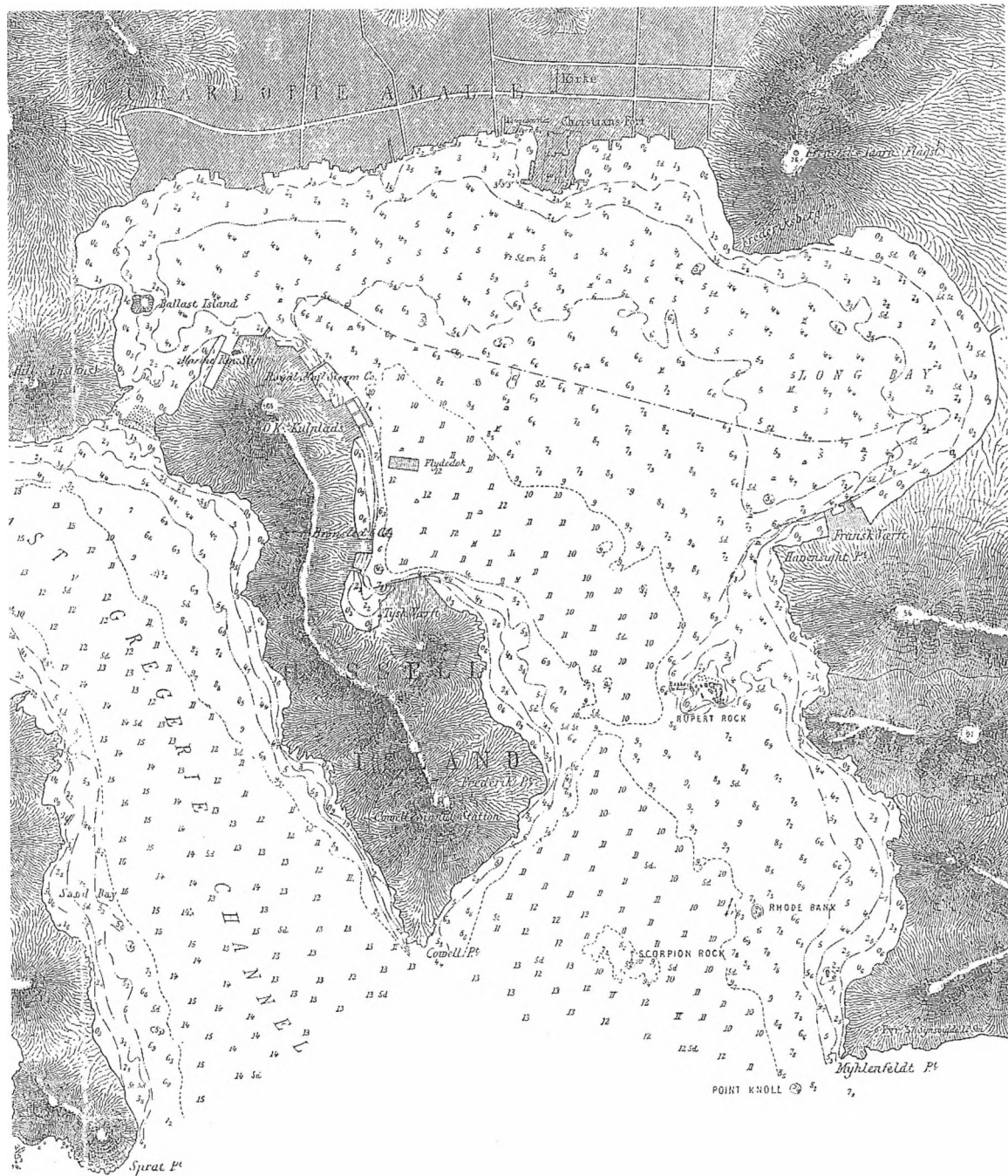
Sankt Thomas ligger oven i købet centralt placeret i det caraibiske øhav. Mod øst ligger Sankt Jan kun adskilt ved et smalt sund, mod syd er der 60 kilometer til Sankt Croix, som kan ses med det blotte øje i klart vejr. Mod vest ligger Puerto Rico i nogenlunde samme afstand, og derefter følger Haiti, Jamaica og Cuba. Mod nordøst ligger Tortola, og mod øst følger alle de små antiller: Sankt Martin, Sankt Barthelemy, Saba, Sankt Eustatius og så videre.

Sankt Thomas selv er også en lille ø. Den er kun en snes kilometer lang og fem kilometer bred i gennemsnit, i alt bliver det til 70 km². Sankt Jan er endnu mindre, nemlig 50 km², og da Sankt Croix er på 213 km², er alle tre danske øer tilsammen ikke større end Mors! Alligevel havde tropekolonien ganske stor betydning, især økonomisk, for Danmark, navnlig for København.

Sankt Croix er en forholdsvis flad ø, hvor plantageøkonomien blomstrede ved sukkerproduktion, storhedstiden var i anden

Udsnit af Søkortarkivets kort over Sankt Thomas havn, trykt 1907. Inderst ligger fortet og selve byen Charlotte Amalie. I Long Bay mod øst ses det franske værft, og på Hassel Island ligger, regnet nordfra, ophalingsbeddingen, Royal Mails værft, ØK's kulplads, flydedokken, Brøndsted & Co.'s kulplads og Hamburg-Amerika Liniens værft. (Foto: Rigsarkivet)

Section of map of St. Thomas' harbour from the Hydrographic Department, printed in 1907. Closest to the centre is the fort and the town of Charlotte Amalie itself. The French shipyard can be seen in Long Bay to the east, and on Hassel Island from north to south are the slipway, the Royal Mail shipyard, the East Asiatic Company's coalyard, the floating dock, Brøndsted & Co.'s coalyard and the Hamburg – America Line's shipyard. (Photo: The National Archives)



halvdel af 1700-tallet – den florissante handelsperiode. På Sankt Thomas derimod dyrkede man ikke ret meget, men den ø havde havnen som et meget vigtigt og indbringende aktiv. Sankt Jan var lige som nabøen lille og bjergrig, så heller ikke der fandtes noget omfattende landbrug.

Naturhavnen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas er som sagt stor, godt beskyttet og strategisk beliggende. Så den virkede som en magnet, der tiltrak bosættere i form af plantageejere, handlende, håndværkere og jævne folk til øen fra nær og fjern.

Besejlingen af Sankt Thomas før 1807 er tidligere udforsket og beskrevet.³ Det er blevet påvist, at Sankt Thomas spillede en vigtig rolle som stabelplads for hele den internationale vestindiske handel for eksempel under Napoleons- og Revolutionskrigene. Årsagen var blandt andet, at den danske havn var en frihavn, hvor alle nationers skibe og handelsmænd kunne nyde godt af de udmærkede havnefaciliteter og handelsbetingelser. Danmark formåede at holde sig neutralt indtil 1807, hvilket var en vigtig forudsætning for, at handel og søfart kunne blomstre i danske havne i Europa, Ostindien, Afrika og Vestindien – både vore egne aktiviteter under Dannebrog og udlændinges foretagsomhed. I 1807 fik eventyret imidlertid en brat afslutning, da Danmark kom i krig mod England, og briterne straks besatte de danske tropekolonier, herunder Dansk Vestindien, indtil 1815, hvor krigen var slut igen.

Medens altså 1700-tallet er forholdsvis godt udforsket med hensyn til handel og søfart på Sankt Thomas, står det ikke så

godt til med perioden fra Englænderkrigens ophør til øernes salg til USA i 1917.

Hensigten med nærværende artikel er derfor at give en oversigt over skibsfarten på Charlotte Amalie fra omkring 1816 til 1917. (I næste bind af årbogen kommer min artikel om selve havnen på Sankt Thomas). Der er ikke ret mange informationer at hente i trykt materiale, så undersøgelsen hviler først og fremmest på nogle af de mange vestindiske arkivalier, der opbevares i Rigsarkivet i København. Vigtigst har i denne forbindelse været havnemesterens protokoller 1819-1867, som ligger i de såkaldte vestindiske lokalarkiver. Af centraladministrationens arkivmateriale er det vigtigste fra Koloniernes Centralbestyrelse, der var det kontor i Finansministeriet, som fra 1848 til 1917 havde den overordnede administration af øerne.⁴

Perioden 1816-1860

Da de fleste spanske og portugisiske kolonier i den nye verden var blevet uafhængige omkring 1820, havde dette en vis indflydelse på, at Dansk Vestindien kom til at opleve en periode med udmærkede økonomiske forhold, blandt andet fordi Sankt Thomas fik en kraftigt voksende og efterhånden ganske betydelig handel med Venezuela, Colombia og Panama.⁵ Af større betydning var dog, at Charlotte Amalie gradvis udviklede sig til et veritabelt center for caraibisk og centralamerikansk handel med Europa og det nordamerikanske fastland. Af hel vital vigtighed var de gode trafikforbindelser, som Sankt Thomas fik til Europa. Det var således en uhyre fordel for øen, da de britiske postpaketter i 1835 på



Travlhed i havnen på Sankt Thomas 1852. Til venstre ses et par af Royal Mails hjuldampere, men ellers er det overvejende sejlskibe, der på denne tid fylder den gode naturhavn. Byen ligger på sine tre høje, i midten er det Denmark Hill, og på den til højre ses det gamle fæstningstårn Skytsborg. Maleri af Fritz Melbye. (H&S)

The busy harbour at St. Thomas in 1852. To the left are a couple of Royal Mail paddle steamers, but otherwise the good natural harbour is mostly filled with sailing ships at this time. The town lies on its three hills. The one in the middle is Denmark Hill, and on the hill to the right the old fortress tower of Skytsborg can be seen. Painting by Fritz Melbye (DMM)

vej fra Falmouth i England to gange om måneden begyndte at lægge ind i Charlotte Amalie – den vestindiske havn, som lå først for, når skibene var kommet over Atlanten.

I 1823 anløb det allerførste dampskib Sankt Thomas. Der var tale om et nord-

amerikansk ejet fartøj. Men bortset fra sådanne tidlige enkelttilfælde holdt damperne først for alvor deres indtog i havnen i 1839. Da begyndte nemlig det nyoprettede britiske Royal Mail Steam Packet Company at sende sine postdamperne direkte fra hjemhavnen i Southampton til Sankt

Thomas – en 17 dages rejse. Royal Mail havde besluttet at gøre Sankt Thomas til centrum for sine udstrakte aktiviteter i Carraibien, hvor man besejlede et finmasket net af ruter. I Charlotte Amalie lå således fire mindre rutefartøjer og afventede atlantdamperens ankomst, så de kunne viderebringe fragt og passagerer til de mange destinationer i øhavet og på det centralamerikanske fastland, hvortil ruterne gik.

En af disse ruter sørgede for forbindelse fra England til Panama hver fjortende dag efter følgende sejlplan, som den så ud i 1851.⁶ Santa Martha og Cartagena ligger begge i Colombia, Chagres på Panamatangen og Grey Town (også kaldet Juan del Norte) i Nicaragua.

Sejlplan for Royal Mail's paketter over Atlanten og videre til Panama 1851

| Ankomst | Afgang | Sted | Afstand |
|------------|------------|--------------|-----------|
| den | den | | sømil |
| | 02. kl. 18 | Southampton | |
| 19. kl. 12 | 21. kl. 21 | Sankt Thomas | 3.622 mil |
| 24. kl. 10 | 24. kl. 16 | Santa Martha | 690 mil |
| 25. kl. 04 | 25. kl. 10 | Cartagena | 105 mil |
| 26. kl. 17 | 28. kl. 06 | Chagres | 280 mil |
| 29. kl. 09 | 03. kl. 12 | Grey Town | 240 mil |
| 04. kl. 15 | 11. kl. 01 | Chagres | 240 mil |
| 12. kl. 08 | 12. kl. 16 | Cartagena | 280 mil |
| 16. kl. 08 | 18. kl. 06 | Sankt Thomas | 795 mil |
| 04. kl. 24 | | Southampton | 3.622 mil |

En ting var Sankt Thomas' gunstige beliggenhed. En anden vigtig årsag til, at Sankt Thomas blev valgt som Royal Mail's carraibiske hovedkvarter, var etableringen af en moderne ophalingsbedding. Den blev indviet i 1843 og hed The Saint Thomas Marine Repairing Slip, men på dansk hed den blot marinejernbanen – unægtelig en meget kort jernbanestrækning! Det var en meget fremsynet investering, en kreds af byens borgere sørgede for, og ophalingsbeddin-

gen havde ikke sin lige i hele Vestindien. Den var så vel tilrettelagt, at den kunne tage selv de største af Royal Mail's dampere på land.

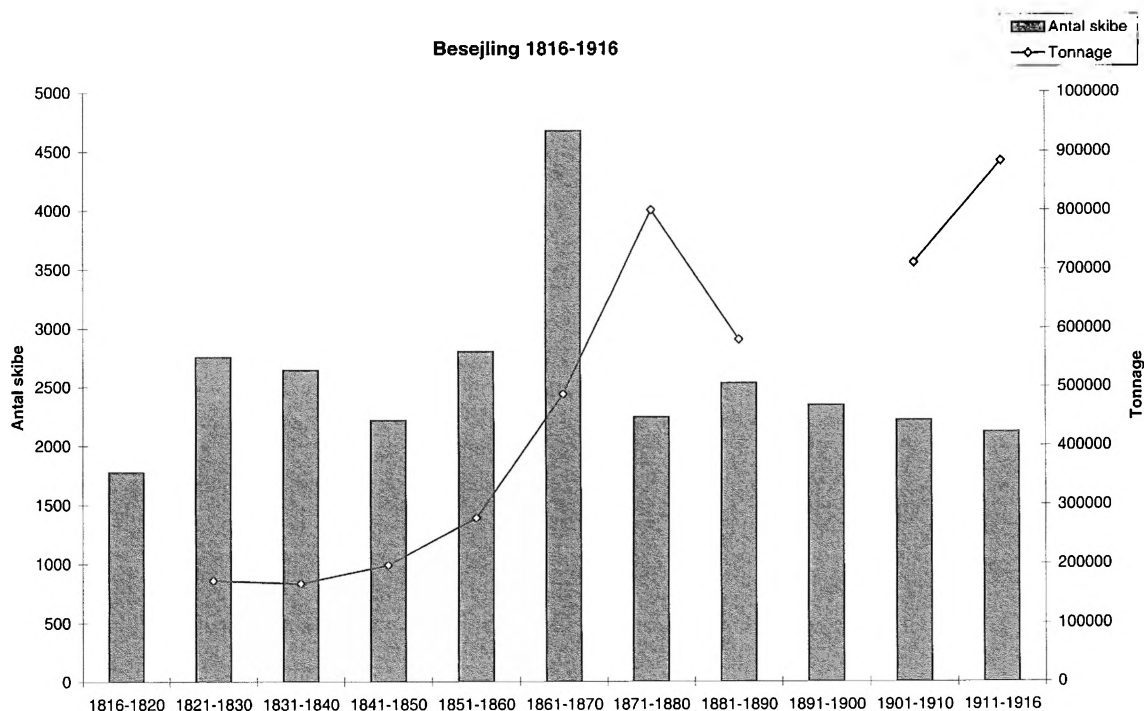
Og priserne var konkurrencedygtige. I 1867 betalte man for et skib på 301-400 tons bare 80 cents per ton det første døgn, 25 cents hvert af de næste fem døgn og derefter 20 cents. Skibsførerne blev desuden tilbudt den ekstra service, at deres fartøjer kunne udlosse hele eller dele af deres last

på marinejernbanens kajer eller i lægere for at lette tyngden, inden fartøjet skulle på bedding. For fartøjer på 301-400 tons var prisen for at ligge ved kaj 5 dollars per døgn.⁷

Men der var endnu flere havneforbedringer, som må have spillet en rolle for at tiltrække storkunden Royal Mail. Samme år, som marinejernbanen åbnede, sørgede myndighederne for en gennemgribende forbedring af fyrtårnet og andre navigationshjælpemidler ved havnen. Og ikke

mindst kunne den danske havn prale af at være det sted i Vestindien, hvor damperne hurtigst kunne bunkre: der kunne bringes 300 tons kul ombord på kun halvandet døgn.

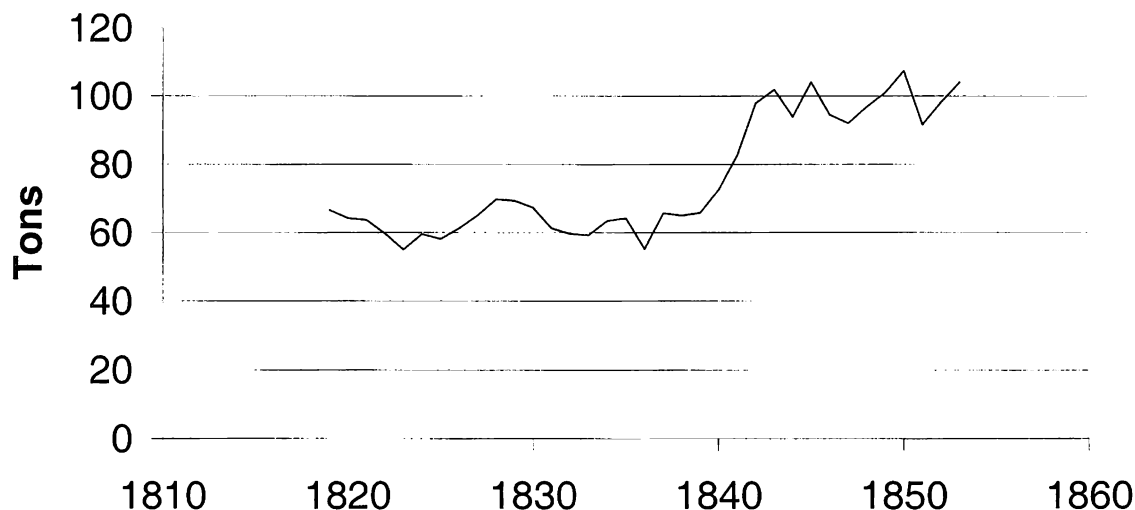
Det var altså ikke mærkeligt, at Royal Mail blandt mange andre kandidater valgte Sankt Thomas som regionalt center for reparationer, bunkring, proviantering, omladning af fragt og skifteplads for passagerer.



Den gennemsnitlige årlige besejling af Sankt Thomas 1816-1916, for så vidt angår antal fartøjer og samlet tonnage. (Kilder: Havnemesterens protokoller i Rigsarkivet, Ministerialtidende og Statistisk Årbog)

The average yearly shipping to St. Thomas in the years 1816-1916 shown as the number of vessels and the total tonnage. (Sources: The Harbourmaster's register in the National Archives, the ministerial newspaper and the Statistical Yearbook)

Gennemsnitlig tonnage af indkomne skibe 1819-1853



Udviklingen i de ankomne fartøjers gennemsnitlige tonnage i Sankt Thomas 1819-1853.

(Kilde: Havnemesterens protokoller i Rigsarkivet)

Development in the average tonnage of vessels arriving in St. Thomas from 1819 to 1853. (Source: The Harbourmaster's register in the National Archives)

De vigtigste lokalruter i det store britiske selskabs edderkoppespind udgik alle fra Sankt Thomas, og hver besejledes i midten af 1800-tallet af dampskibe en eller to gange om måneden.

De aller vigtigste var ruterne til Chagres, til Jamaica og Tampico i Mexico, til Jamaica, Havana og Honduras samt ruten til Barbados og Demerara i Guyana. Alle damperne stoppede naturligvis op mange gange undervejs mod slutdestinationen. For eksempel gjorde rutedamperne på vej til Barbados og Demerara korte ophold ved

øerne Sankt Kitts, Nevis, Montserrat, Antigua, Guadeloupe, Dominique, Martinique og Sankt Lucia. Det blev således til flere standsninger hver dag, kortest afstand var der mellem Sankt Kitts og Nevis med kun 11 mil og en sejltid på 2 timer.⁸

Ved midten af 1800-tallet lå billetpriserne på Royal Mail's passagerdampere på mellem 10 sølvdollars for den forholdsvis korte tur fra Sankt Thomas til San Juan på Puerto Rico og 100 dollars for en lang rejse til destinationshavne som eksempelvis Tampico.⁹

Foruden skibsruterne etablerede Royal Mail i 1845 en muldyrrute tværs over Mellemamerika ved Panama fra atlantehavskysten til Stillehavet. På kysten der kunne man stige af æselet og ombord i skibe, som bragte en videre over havet til New Zealand, Australien eller op langs kysten til Californien. Under guldfeberen i 1848-1849 gik den hurtigste vej fra Europa til guldgravningselterne i Californien således via Sankt Thomas!

Alt dette betød, at mængden af tonnage, som anløb havnen i Charlotte Amalie, tiltog kraftigt i 1840'erne, 1850'erne og 1860'erne, selv om antallet af skibe faldt noget fra omkring 1830 til omkring 1850. Forklaringen på dette fænomen er, at på samme tid steg fartøjernes gennemsnitlige tonnage. Særlig markant var denne udvikling i de enkelte fartøjers tonnage fra midten af 1830'erne til midten af 1840'erne. Udviklingen i store træk er anskueliggjort i de vedstående diagrammer.

Det totale antal af skibe, brigger, skonerter og barker med flere, som ankom til Sankt Thomas, lå i tiåret 1819-1828 på et årligt gennemsnit på 2754. Det følgende

tiår var tallet på 2641, og fra 1839 til 1848 faldt det til 2215 om året. Det følgende femår 1849-1854 steg det til et årligt gennemsnit på 2768 fartøjer for derpå at toppe i perioden 1855-1865 med lige omkring 4000 anløb om året.

Helt konkret kan det anføres, at der i 1819 indkom 2358 fartøjer med en samlet drægtighed på 157.000 tons, medens tallene i 1853 var kun 2212 skibe, men på tilsammen 230.000 tons. Dette sidste år beløb den danske andel af trafikken sig til 390 fartøjer på 29.900 tons. Mange af fartøjerne under Dannebrog gik i lokal fart; af dem, som derimod kom fra Europa, var knap halvdelen hjemmehørende i kongeriget (hovedparten deraf i København), men temmelig mange var fra Åbenrå, Haderslev, Flensborg, Altona og andre havne i hertugdømmerne.¹⁰

En analyse af havnemesterens protokoller fra fem tilfældigt udvalgte år mellem 1821 og 1864 viser, at med hensyn til skibenes afsejlings- og destinationshavne skete der ikke nogen særlige ændringer i denne periode. Endvidere viser det sig, at der ikke var nogen nævneværdig forskel på, hvor skibe-

Afgangshavne for skibe ankommet til Sankt Thomas 1821-1864

(gennemsnit for 1821, 1837, 1846, 1856 og 1864)

| Afgangshavn | Antal skibe | Tonnage |
|------------------------|-------------|---------|
| Europa | 7 % | 24 % |
| Caraibien | 79 % | 50 % |
| Central- og Sydamerika | 6 % | 9 % |
| De Forenede Stater | 5 % | 14 % |
| Andetsteds | 3 % | 3 % |

ne kom fra, og hvor de skulle hen fra Sankt Thomas. Tallene er vist i foranstående tabel.¹¹ Den demonstrerer, at den helt overvejende del af fartøjerne kom fra caraibiske havne – og altså at lige så mange skulle til en caraibisk havn ved afsejlingen fra Sankt Thomas. Skibene, der kom fra Europa, vejede imidlertid forholdsvis tungt i regnskabet, fordi de naturligvis var væsentligt større end dem i lokal fart. En fjerdedel af tonnagen var således i transatlantisk fart, medens kun halvdelen kom fra caraibiske havne. Skibe fra dansk havn spillede kun

en forsvindende rolle i det samlede billede. Et noget mere afvekslende billede tegner sig, når man i havnemesterens mange protokoller undersøger, hvordan det forholdt sig med de indkomne skibes nationalitet. De fleste var fra Storbritannien, der fra midten af 1850'erne til midten af 1860'erne tegnede sig for godt og vel hvert andet anløbende fartøj. En anden meget betydningsfuld nation var De Forenede Stater, hvis skibe endda var større end de øvrige landes. Kun omkring hvert fjerde anløbende skib var dansk.

Nationalitet for skibe ankommet til Sankt Thomas 1819-1865 (antal fartøjer)

| | 1819 -1828 | 1829 -1838 | 1839 -1848 | 1849 -1854 | 1855 -1865 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Danmark | 37 % | 20 % | 15 % | 21 % | 23 % |
| Storbritannien | 23 % | 28 % | 25 % | 29 % | 53 % |
| Spanien | 3 % | 14 % | 16 % | 15 % | 8 % |
| Frankrig | 9 % | 7 % | 9 % | 9 % | 4 % |
| Holland | 6 % | 4 % | 4 % | 4 % | 2 % |
| De Forenede Stater | 17 % | 16 % | 24 % | 16 % | 7 % |
| Andetsteds | 5 % | 10 % | 7 % | 7 % | 3 % |

Betragter man fartøjernes størrelse i stedet for blot deres antal, skifter billedet noget. Den samlede danske besejling af Sankt Thomas 1819-1854 bestod i 21.000 anløb på tilsammen 1.031.000 tons; dette udgjorde knap en fjerdedel af den samlede tonnage i havnen; den gennemsnitlige drægtighed af fartøjerne under Dannebrog var således 49 tons. For dem under britisk flag var forholdet, at i alt 23.000 fartøjer på til-

sammen 1.376.000 tons anløb Charlotte Amalie i den nævnte periode; dette udgjorde godt en fjerdedel af den samlede besejling af havnen; i gennemsnit var de britiske fartøjer på 60 tons. Under Stars and Stripes var der tale om 16.000 anløb på tilsammen 22.355.000 tons; dette udgjorde næsten halvdelen af den samlede besejling; og de amerikanske skibe var så store som 146 tons i gennemsnit.

Nationalitet for skibe ankommet til Sankt Thomas 1819-1865 (tonnage)

| | 1819 -1828 | 1829 -1838 | 1839 -1848 | 1849 -1854 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Danmark | 23 % | 16 % | 10 % | 14 % |
| Storbritannien | 20 % | 19 % | 21 % | 25 % |
| Spanien | 3 % | 7 % | 7 % | 6 % |
| Frankrig | 11 % | 11 % | 10 % | 10 % |
| Holland | 4 % | 2 % | 2 % | 2 % |
| De Forenede Stater | 35 % | 35 % | 41 % | 30 % |
| Andetsteds | 4 % | 11 % | 9 % | 12 % |

Besejlingen af Sankt Thomas fordelte sig næsten helt jævnt i årets løb. Dog var aktiviteten lidt lavere i august og september end i resten af årets måneder – sandsynligvis på grund af at det netop da er orkan-sæson på stedet.

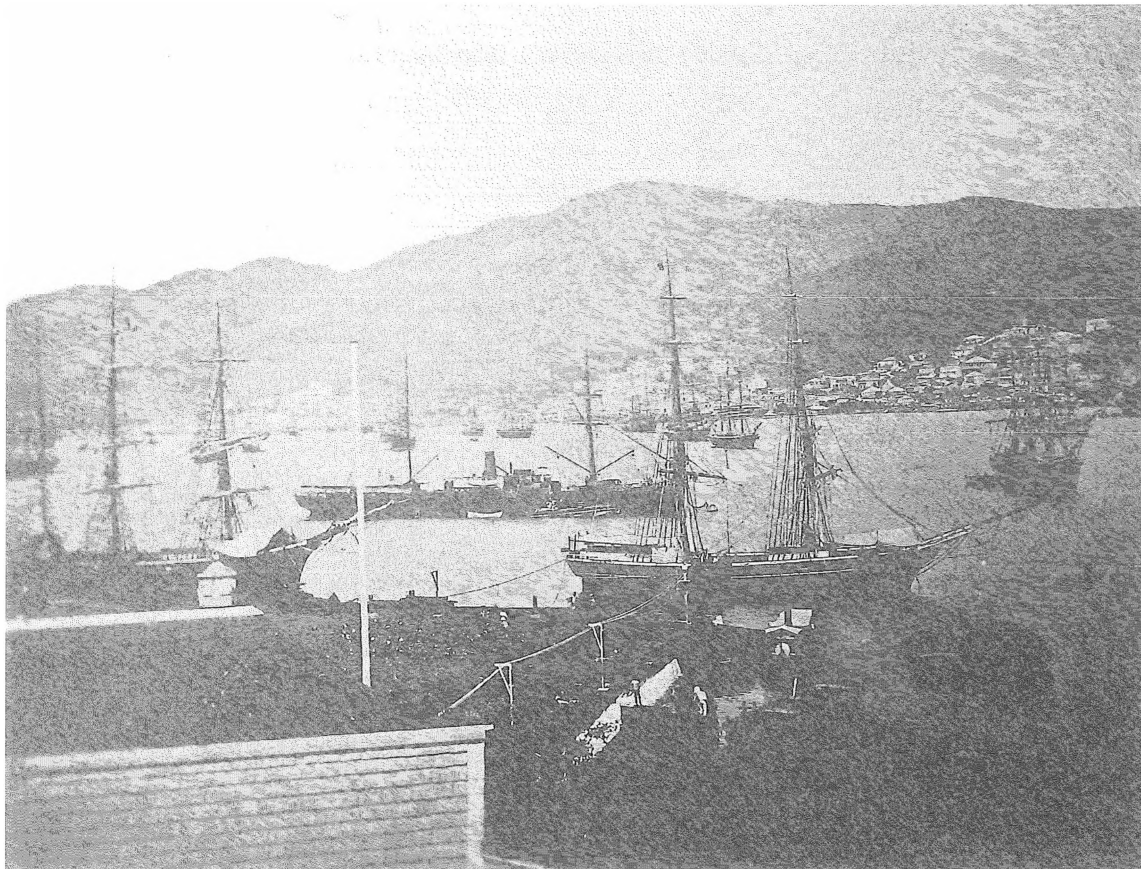
En af de væsentlige årsager til den meget omfattende trafik på havnen var dens status som frihavn. Kort efter 1815 erklærede de danske myndigheder ved lov, at alle nationer havde ret til fri handel og søfart i Charlotte Amalie. For yderligere at stimulere aktiviteterne blev havneafgifterne holdt så langt nede som overhovedet muligt, og toldtaksten for gods i transit var sat så lavt som cirka 1 %.

Også i resten af den danske tid fulgte myndighederne en decideret frihavnspolitik. Da for eksempel det nye kulfyldningsanlæg blev indviet i 1841, blev skibe, som fragtede kul til anlægget, helt fritaget for toldbetaling. I 1885 sænkede man alle havne- og lodstakster for at kunne klare sig bedre i konkurrencen med andre havne.

Og blandt tiltagene i begyndelsen af 1900-tallet var nedsættelse af priserne på ferskvand, kul, olie og kajpenge med mere.

Den gennemførte frihavnspolitik gjorde Sankt Thomas til et internationalt søfartscenter for transatlantisk fart og et interregionalt knudepunkt for caraibisk varehandel. Derimod betød handel og søfart med Danmark mindre og mindre. Det var også typisk for Sankt Thomas' internationalt prægede miljø, at for eksempel i 1839 var af de 41 større handelsfirmaer på stedet kun 3 danske, medens langt de fleste var engelske, franske og tyske.¹²

Hvilke typer og hvilke mængder af varer, som gik ud og ind gennem havnen, er ikke nøjere undersøgt. Det ligger dog fast, at så mange som omkring en trediedel af alle ankommende og afsejlede fartøjer mellem 1821 og 1864 gik i ballast. Af de skibe, som anløb, bragte omkring 40 procent slet ingen last til Charlotte Amalie. Der findes tilsyneladende ingen eksportstatistikker for Sankt Thomas. Men importen mellem



Vue ud over Sankt Thomas travle havn med Charlotte Amalie i baggrunden. Forrest ses det franske værftsanlæg med kuloplæg, hvor sejlskibe lossere kul. For anker i havnebassinet udfor ses en damper, som bunkrer kul fra lægtene. Foto omkring 1880. (H&S)

View of St. Thomas' busy harbour with Charlotte Amalie in the background. In the front are the French shipyard installations and the coal depot where the sailing ships unloaded coal. Lying at anchor in the harbour dock just opposite is a steamer that is bunkering coal from lighters. Photo from around 1880. (DMM)

1884 og 1894 bestod hovedsagelig af bomuldsstoffer, kul og hvedemel. Kun 2½ procent af importen kom fra moderlandet Danmark i begyndelsen af 1890'erne, medens De Forenede Stater tegnede sig for en trediedel af al importen i femåret, der

begyndte med 1890. Det kan tilføjes, at fra Sankt Croix forekom en ganske omfattende eksport af råsukker.¹³

Som nævnt udgjorde det danske islæt kun en forholdsvis beskedne del af besejlingen af Sankt Thomas. Set fra den euro-

pæiske side af Atlanterhavet var situationen som vist i vedstående tabel.¹⁴

Antal skibe udgået til Dansk Vestindien

(årlige gennemsnit)

| | København | Flensborg |
|-----------|-----------|-----------|
| 1844-1847 | 24 | 17 |
| 1851-1855 | 21 | 10 |
| 1856-1860 | 14 | 8 |

Tallene viser, at der gik færre og færre fartøjer ud fra de to store hjemlige søfartsbyer, idet trafikken efterhånden overtoges af Royal Mail – i hvert fald for så vidt angik mindre vareforsendelser, post og passagerer. Blandt de vigtigste rederier i vestindiefarten på denne tid var Moses & Søn G. Melchior, Jacob Holm & Sønner og L. N. Hvidt i København samt H. C. Jensen og A. Christiansen Jun. i Flensborg.

Bortset fra Royal Mail's rutedampere anløb kun forholdsvis få dampskibe Sankt Thomas indtil 1860. I 1853 var der således 154 anløb af, hvad havnemesteren anførte som damppaketter, medens kun 29 dampere i trampfart anløb. Så sent som i året 1856 udgjorde dampskibe kun 0,6 procent af alle ankommande og afsejlende fartøjer. Men snart blev billedet et ganske andet: allerede i 1864 tegnede damperne sig for 2 % af fartøjerne og hele 10 % af den samlede tonnage, der anløb havnen.

Dampskibstrafikken indebar imidlertid også, at en mængde sejlskibe anløb Sankt Thomas med kul. I regnskabsåret 1855/

1856 indkom således ikke mindre end 112 fartøjer med tilsammen 41.000 tons kul til Royal Mail's forbrug. Det totale antal skibs-anløb af havnen det år var 4.624, hvoraf 518 hverken lossede eller lastede, men blot kom for at proviantere, reparere, søge fragt eller afvente ordrer.¹⁵ Det var imidlertid langt fra ualmindeligt, at en eksempelvis en trediedel af fartøjerne afsejlede med uforandret ladning efter ophold i Charlotte Amalie.

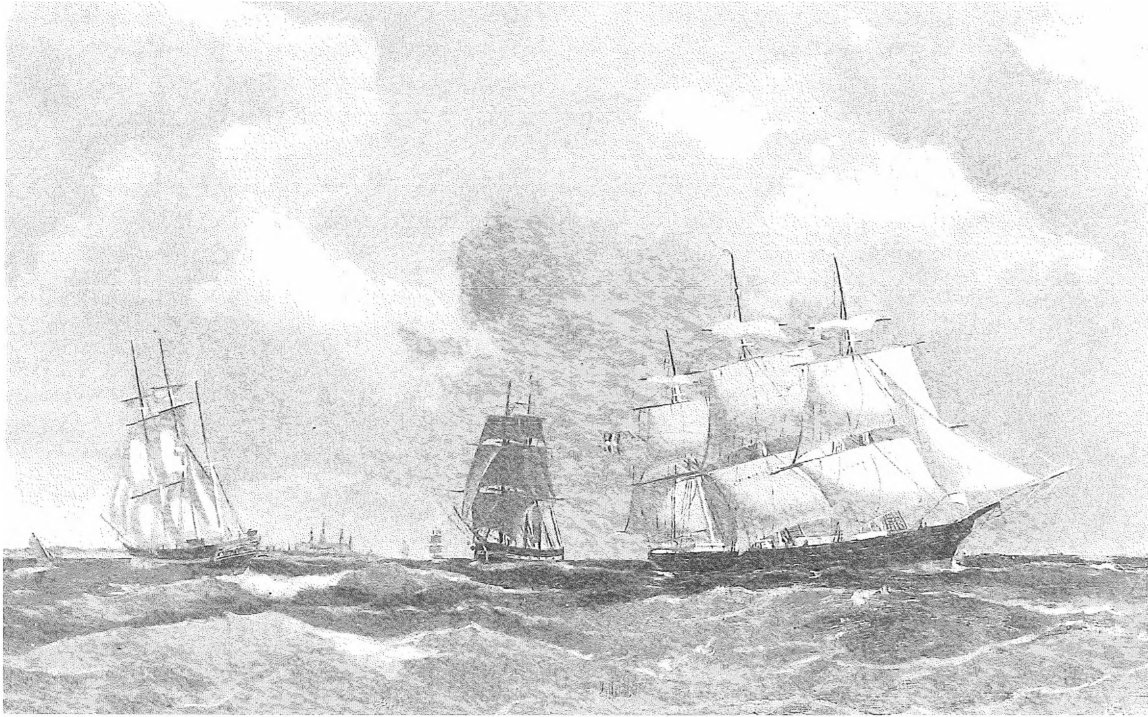
I 1859 gjorde den engelske romanforfatter Anthony Trollope situationen i Caraibien op som følger.¹⁶

»Enhver må forstå, at på disse kanter går alle store, komfortable og velfungerende ruter via den lille danske ø, Sankt Thomas. Således foretrækker Royal Mail Steam Packet Company at lade alle sine ruter udgå fra dette begunstigede sted«. Trollope var en af samtidens mest læste engelske romanforfattere, men samtidig var han fagmand i kommunikationsspørgsmål, idet han livet igennem var ansat i det engelske postvæsen.

Perioden 1860-1890

Omkring 1860 måtte man forvente, at havnen i Charlotte Amalie stod parat til en lang periode med vækst og fremgang. Perioden blev dog ikke særlig langvarig, idet havnens aktiviteter nåede deres maksimum i 1860'erne med hensyn til antal anløbende fartøjer og i 1870'erne med hensyn til den tonnage, som kom til stedet.¹⁷

Netop i begyndelsen af 1860'erne blev de såkaldte havneregulationer for Sankt Thomas revideret for at forbedre servicen og effektivisere administrationen.¹⁸



Moses & Søn G. Melchior var et af de betydeligste københavnske handelshuse, og gennem hele 1800-tallet opretholdt det en ganske omfattende besejling af Dansk Vestindien. Man eksporterede især kul dertil og hjemførte kolonialvarer som sukker og rom. På C. Billes maleri ses Melchiors egne tre vestindiefarere i 1861 i Sundet udfor Kronborg: barkerne GERSON og TRITON samt fregatten BIRGITTE MELCHIOR. (H&S)

Moses & Son G. Melchior was one of the most important merchant houses in Copenhagen and throughout the 19th century it maintained a quite extensive amount of shipping to the Danish West Indies. The main export to the islands was coal while colonial goods such as sugar and rum were shipped home to Denmark. C. Bille's painting depicts Melchior's own three Westindiamen in 1861 in the Sound off Kronborg: the barks GERSON and TRITON as well as the frigate BIRGITTE MELCHIOR. (DMM)

Bestemmelserne tryktes både på dansk, engelsk, tysk og spansk, og de afspejlede det udpræget internationale miljø i havnen. Således sagde paragraf 9: »Straks efter at fartøjet er gået til ankers, bør, hvad enten fartøjet indehaver ladning eller ballast, til havnemesteren leveres de dokumenter, som giver oplysning om, hvad far-

tøjet indehaver, såsom toldseddel, manifest, konossementer, cockets etc. Inden 24 timer efter fartøjets ankomst har skibsføreren derhos personlig på toldkammeret at afgive fartøjets målebrev eller register og søpas eller andet tilsvarende dokument«. Særlig opmærksomhed havde myndighederne henvendt på sundhedsforholdene.

Paragraf 6 sagde derfor: »For havnemesteren bør straks angives: om fartøjet kommer fra eller på rejsen har anløbet et sted, hvor smitsom sygdom hersker, eller har haft samkvem med andet fartøj, om der på rejsen har været dødsfald ombord, og om der enten er eller på rejsen har været sygdom ombord«. Og »ingen af de ombordværende personer må forlade fartøjet inden havnemesterens ankomst« ifølge paragraf 8.

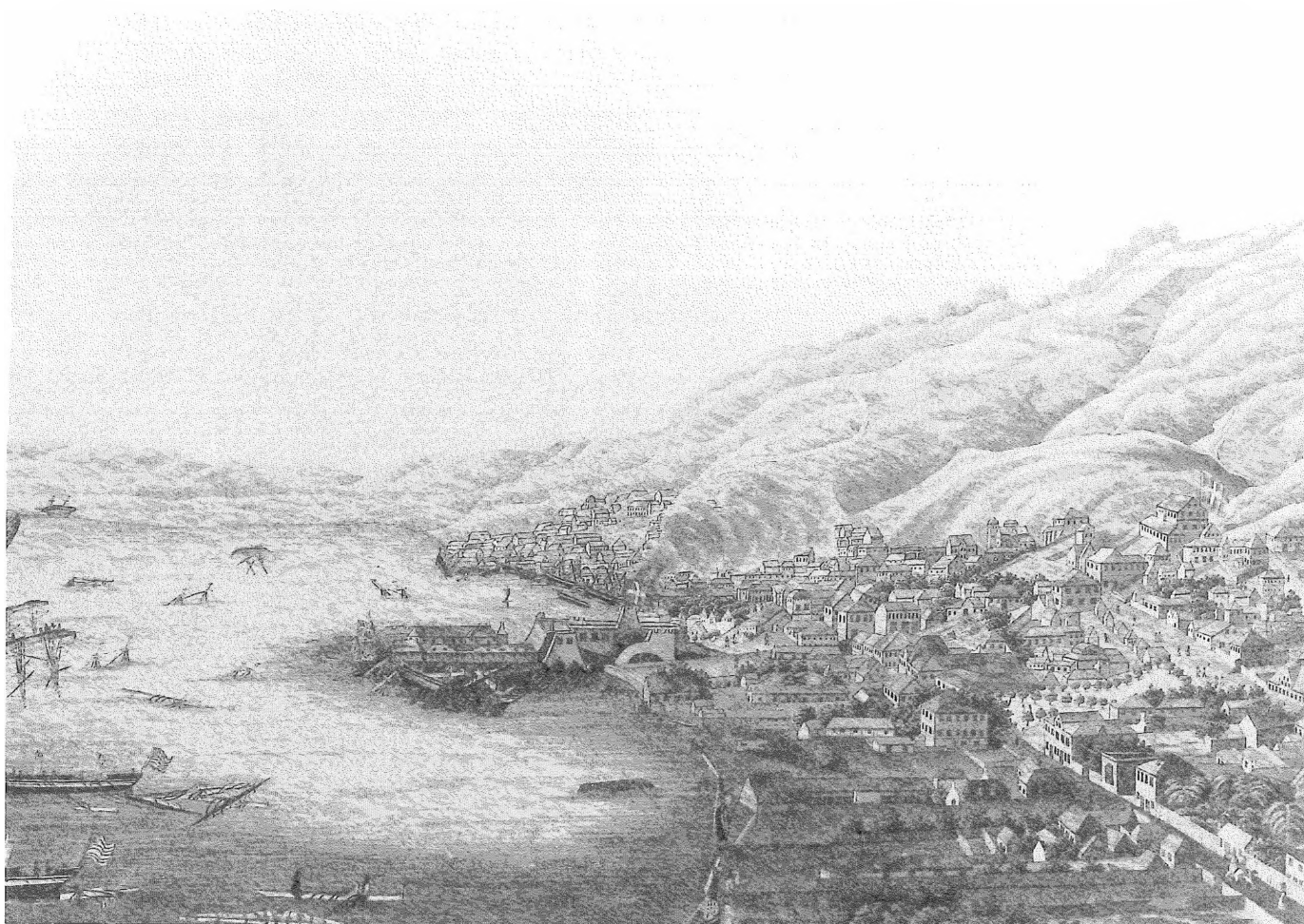
Netop omkring 1860 var sundheden i havnen et afgørende spørgsmål, som drøftedes ivrigt. To af stedets gamle kendinge stak nemlig deres frygtindgydende hoveder frem.

Det ene problem var, at gul feber og kole-
ra hærgede som ingen sinde før og kostede
mangen en sømand livet. Charlotte Amalie
fik efterhånden det kedelige ry at være den
værste pesthule i hele Vestindien. En sag-
kyndig i skikkelse af den lokale læge, Char-
les Edward Taylor, hævdede omkring 1890
ligefrem, at havnen var som en ovn til at
fremme feberen i, og at det stillestående
vand i det noget indelukkede bassin, der på
alle sider var tæt omgivet af lave bjerge,
 fungerede som en bradepande, hvori gift
og fordærv bryggedes sammen i en livsfar-
lig cocktail.¹⁹

Det andet problem var, at Sankt Thomas
– desværre med rette – var berygtet for sine
orkaner.²⁰ Særlig ødelæggende angreb op-
levede man i 1819, 1825, 1827, 1837, 1867,
1871 og 1916. Som eksempel på voldsom-
heden skal blot nævnes den meget kraftige
orkan, som ramte øen den 2. august 1837
først på aftenen, hvorved 236 huse i byen
blev ødelagt, 14 mennesker omkom i rui-
nerne, og mange flere såredes.²¹ Fire døgn

senere anførte den engelske postskonnert
SPY i logbogen: »Kom til ankers i Sankt
Thomæ havn og landede posten. Her lod
det til, at orkanen den 2. havde samlet al
sin magt, kraft og rasen. Thi havnen og
byen frembød en scene, der vanskelig lader
sig beskrive: 26 skibe og mindre fartøjer lig-
ger aldeles skibbrudne rundt omkring i
havnen, heraf er omtrent 12 styk sunkne
eller kuldsejlede med ankeret ude, andre
red for ankeret ved at borthugge masterne.
Næsten 100 sømænd er druknede. Det er
vanskeligt at finde en god ankerplads, da
havnen er fyldt med vrage og stumper. Føl-
gerne af denne orkan vil længe mindes på
øen. Fortet, der ligger lige for indløbet til
havnen, er sunket i dets fundament, og de
24-punds kanoner er kastede ned. Det ser
ud, som om det var bleven bombarderet.
Der er intet sted i hele Vestindien, der hid-
til har lidt så meget af orkaner, som denne
gang Sankt Thomas«.

Endnu værre gik det, da en ny orkan
ramte øen den 29. oktober 1867, akkom-
pagneret af jordskælv og flodbølger.²²
Uvejret ødelagde da 58 ud af 60 skibe, der
lå i havnen på det tidspunkt, selv den sto-
re flydedok sank. Royal Mail mistede fire
oceandampere foruden en række af selska-
bets øvrige fartøjer.²³ To af damperne lå
lige uden for havnens munding og klarede
sig ved at blive liggende for anker der, selv
om de mistede rigningen. Damperen
DERWENT, som derimod lå inde i selve hav-
nebassinet, fik sprængt sine fortøjninger og
kastedes på land. Aller værst gik det dog ud
over WYE, hvis chef satsede på at sejle ud af
havnen for at møde uvejret i rum sø; dette
mislykkedes, idet skibet mistede sine ma-



Sankt Thomas om morgenen den 3. august 1837 efter nattens orkan. I havnen forliste 26 skibe, og næsten 100 sømænd druknede. I byen ødelagdes 236 huse, og 14 mennesker mistede livet. Selv batteriet på klipperne ved havneindsejlingen blev ødelagt, og de svære 24-pundige kanoner styrtede i havet under uvejrets rasen. Akvarel af H. H. Hauschild. (Museet på Sønderborg Slot)

St. Thomas on the morning of 3rd August 1837 after the hurricane the previous night. 26 ships were wrecked in the harbour and nearly 100 sailors drowned. In the town 236 houses were destroyed and 14 people lost their lives. Even the battery on the cliffs by the seaward entrance to the harbour was destroyed and the heavy 24-pound guns plummeted into the sea during the raging storm. Watercolour by H.H. Hauschild. (The museum at Sønderborg Castle)

ster og stødte på Bokken Island, hvor blot et dusin mand bjergede sig op på klipperne; næste morgen var den store damper sporløst forsvundet, og resten af besætningen omkom. Royal Mail led kolossale materielle tab og mistede flere hundrede mand ved orkanen i 1867. Hertil kom at byen Charlotte Amalie blev delvis ødelagt, og at der i byen og havnen omkom 114 mennesker.

På denne tid var også den teknologiske udvikling ugunstig for Sankt Thomas. Omkring 1870 udviklede man ekspansionsdampmaskinen, hvilket betød, at dampene fra Europa kunne nå direkte ud til alle destinationer i Caraibien og Mellemamerika uden at skulle supplere kulbeholdningen undervejs. Og da den endnu effektive tripleekspansionsmaskine kom til en halv snes år senere, blev dampskibenes rækkevidde endnu længere. Resultatet var, at Royal Mail ikke længere havde særlig brug for at benytte havnen i Sankt Thomas, så i stedet flyttede det store selskab i 1885 sit caraibiske hovedkvarter til Barbados, som var en britisk ø, kendt for sin omfattende fragthandel. Kun to år efter flyttede det franske Compagnie générale transatlantique sin vestindiske hovedstation fra den danske havn til den franske ø Martinique.²⁴

Endnu ved midten af 1800-tallet stod Charlotte Amalies handelshuse for en egentlig transithandel med europæiske og nordamerikanske varer, navnlig tekstiler, jern- og metalvarer samt forskellige fødevarer. Disse blev indforskrevet for byens købmandshuses egen regning og blev vide-

resolgt til de spanske kolonier i Puerto Rico og Santo Domingo – så vel som de nye republikker i Sydamerika. Denne særdeles indbringende handelsvirksomhed erstattedes imidlertid omkring 1870 af en mindre omfattende og meget mindre indbringende speditionshandel, hvor øens købmænd blot optrådte som kommissionærer, der handlede for fremmedes regning, men ganske vist som regel fik godset ekspederet via Sankt Thomas til den endelige aften²⁵. Med den almindelige depression, som verdenshandelen gennemlevede i 1870'erne, er det ikke mærkeligt, at antallet af skibe i havnen faldt drastisk.

I 1871 holdt telegrafens indtog og muliggjorde fra da af lynhurtig kommunikation mellem Europa og Nordamerika og Caraibien. Taksten for ti ord (inklusive adressen) var 19,63 dollars hos West Indies and Panama Telegraph Company for telegrammer til England via De Forenede Stater, og hvert ord derudover kostede 1,87 dollars. Fra Sankt Thomas til havnene på Nordamerikas østkyst lå de tilsvarende priser på 12,13 dollars plus 1,12 dollars. Medens ti ord til Sankt Croix eller Puerto Rico gik til lokaltakster på henholdsvis 40 cents og 62 cents. Den teknologiske udvikling og konkurrencen mellem de forskellige telegrafselskaber bevirkede, at taksterne efterhånden blev sænket. I 1917 var prisen således nået helt ned på 50 cents per ord mellem Sankt Thomas og New York – og mellem Sankt Thomas og Sankt Croix ned til bare 4 cents per ord.²⁶

Postforbindelsen mellem Danmark og de vestindiske øer foregik en tid lang ved hjælp af de tyske dampskibsrunder fra Ham-

borg eller Bremen, hvortil og hvorfra brevene bragtes med postdamperen Korsør-Kiel.²⁷ I 1872 for eksempel gik der dampskibe fra Bremen den 7. i hver måned med ankomst til Sankt Thomas den 23., medens returrejsen gik fra Charlotte Amalie to dage efter med ankomst til Bremen den 10.

i den følgende måned. Fra Hamborg afsejlede en postdamper mod Sankt Thomas den 23. i hver måned. Det vil sige, at man i Danmark skulle sørge for at have eventuelle breve i Korsør henholdsvis den 4. eller 21., for at de kunne nå damperen over Atlanten et par døgn senere. Der ville såle-



Det inderste af havnen i Charlotte Amalie omkring 1905. Fra bådlandingspladsen ved Kongeværftet lægger en båd ud med en dansk embedsmand siddende agter ved splitflaget i hvid tropeuniform. Den store bygning med tårnet er Hamburg-Amerika Liniens moderne kontorbygning. Bag den ligger toldboden og posthuset. (H&S)

The innermost part of the harbour in Charlotte Amalie around 1905. From the landing place at Kongeværftet a boat pushes off with a Danish official in white tropical uniform sitting in the stern by the swallow-tailed flag. The tall building with the tower is the Hamburg-America Line's modern office building. Behind it is the customs house and the post office. (DMM)

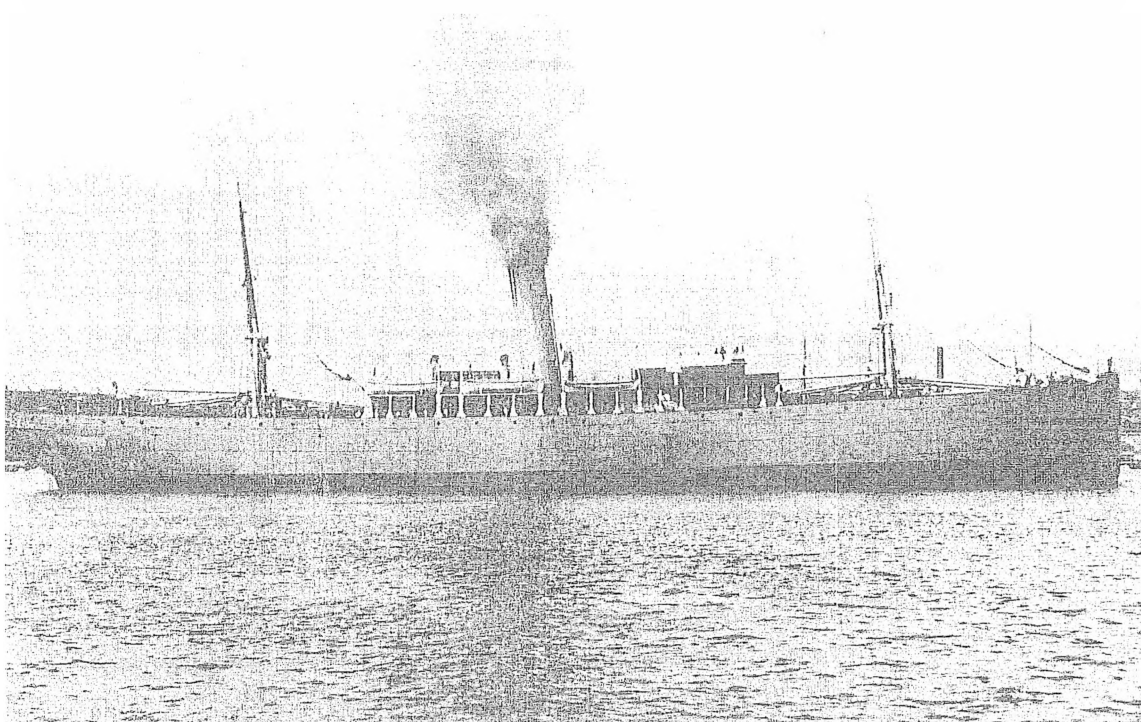
des medgå omtrent tre uger hver vej – og altså halvanden måned, fra et brev blev sendt fra København, til man tidligst kunne have svar derpå fra Vestindien. Omkring århundredskiftet var man gået over til fortrinsvis at benytte sig af engelske og franske rutedampere, men postforsendelsen tog stadig samme tid som før.

De på mange måder forbedrede kommunikationsmidler betød, at skippere og rederes behov for at lade skibene gå til en central havn for at søge oplysninger om, hvor der var fragt at få, eller hvor en ladning kunne afsættes, blev stærkt reduceret. Dette mærkede man kun alt for tydeligt på den danske ø, der havde fungeret netop som et veritabelt nyhedscenter, hvortil rigtig mange fartøjer søgte. Kendetegnende for nedgangen var at fra 1882 og en halv snes år frem lukkede syv ud af otte store skibsmæglerfirmaer i Charlotte Amalie, lige som mange af de større forretninger, der hovedsagelig handlede med kolonial-, manufaktur- og isenkramvarer.²⁸

På den anden side vedblev en hel del rutedampere at anløbe havnen. Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft – eller blot HAPAG – forøgede endda sine aktiviteter, og selskabet etablerede et regionalkontor i Charlotte Amalie i 1873.²⁹ Det tyske foretagende opererede på den danske ø på stort set samme måde, som Royal Mail havde gjort. Omkring århundredskiftet sendte HAPAG hver måned otte moderne skibe fra Europa til Charlotte Amalie, hvorfra fem lokalruter rakte ud i Caribien, Mellemamerika og Sydamerika. På denne måde var Dansk Vestindien for-

bundet med Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo, Haiti, Jamaica, Colon, Colombia, Guatemala, Costa Rica, Venezuela, Trinidad og Curacao. I løbet af et år tegnede HAPAG sig for 186 anløb af Sankt Thomas – eller et skib hver anden dag – og selskabets fartøjer fik ombord tre fjerdedele af alt det kul, som overhovedet importeredes til øen. Tyskernes kaj anlæg i Sankt Thomas var meget moderne og anlagt med særligt henblik på effektiv kulydning, og deres store pakhuse kunne rumme alle nødvendige varemængder. I perioden fra 1890'erne og til Første Verdenskrig var HAPAG verdens største rederi, idet det ejede over 200 skibe på tilsammen over 1 million tons, som gik i linie- og trampfart overalt på kloden. Selskabets lokale chef gennem mere end tyve år var kaptajn F. Becker, der omkring 1890 blev regnet som den mægtigste mand i Charlotte Amalie, og som ubetinget var øens største arbejdsgiver.³⁰

Omkring 1900 besejlede også Compagnie générale transatlantique regelmæssigt Sankt Thomas, hvortil ruten gik fra Bordeaux. De britiske West India and Pacific Steam Ship Company og Harrison Line forbandt begge Sankt Thomas med den uhyre vigtige havn i Liverpool. Desuden oprettede Royal Mail og Compagnie générale transatlantique lokal liniefart til og fra Charlotte Amalie. Ydermere sejlede det amerikanske rederi Quebec Line hver fjortende dag på ruten New York-Sankt Thomas, hvor en enkeltrejse tog fem-seks døgn. Endelig havde også det britiske Leyland Line og det danske Vestindisk Kompagni faste ruter over Atlanten til øen. Vest-



SANKT THOMAS var bygget hos B & W og afleveredes i 1904 til Vestindisk Kompagni. Skibet var 355 fod langt og havde plads til 30 passagerer. Dampmaskinen kunne give en fart af hele 15 knob. Der var to søsterskibe fra 1904, bygget i Flensborg, og navngivet SANKT JAN og SANKT CROIX. Alle tre dampere besejlede kompagniets rute til Vestindien. I 1907 anskaffede kompagniet tre nye skibe fra B & W med de samme navne.
(Foto: H&S)

The SANKT THOMAS was built at the B & W shipyard and delivered to the Danish West India Company in 1904. The ship was 355 feet long and had room for 30 passengers. Its steam engine could give it a speed of as much as 15 knots. It had two sister ships from 1904, built in Flensborg and named the SANKT JAN and the SANKT CROIX. All three steamers sailed on the company's route to the West Indies. In 1907 the company acquired three new ships from B & W with the same names. (Photo: DMM)

indisk Kompagni forbandt fra 1907 Sankt Thomas med København, Rotterdam og London en gang om måneden, idet rederiet indsatte de tre helt nybyggede dampere

SANKT THOMAS, SANKT JAN og SANKT CROIX i vestindiefarten. Disse søsterfartøjer var bygget hos Burmeister & Wain som tomastede skrue-dampskibe på 2500 BRT hver.

Foruden de transatlantiske havde kompagniet ruter fra Sankt Thomas til en lang række caraimiske pladser, således to gange ugentligt til Sankt Croix.³¹

Vestindisk Kompagni var i 1902 udsprunget af kredsen omkring ØK, først og fremmest den mægtige H. N. Andersen, der forventede, at Panamakanalens åbning ville trække ny handel og søfart til Sankt Thomas.³² Han forestillede sig ligefrem Charlotte Amalie som »Vestens Singapore«. Man havde imidlertid problemer med at skaffe tilstrækkelig aktiekapital, så man fik først sejladsen i gang i 1904 i forholdsvis beskedent omfang. Allerede året efter overtog ØK selskabet, blandt andet fordi konkurrencen fra HAPAG havde vist

sig for hård. Netop i de følgende år tiltog trafikken på Sankt Thomas, og i 1912 fik et nyt privat konsortium med H. N. Andersen i spidsen koncession for 99 år på udnyttelse gennem tørlægning og uddybning af et stort havneareal ved Longbay.³³ Også denne gang viste det sig vanskeligt at få tegnet den nødvendige aktiekapital, så man gav afkald på koncessionen og de storstilede planer.

I stedet reorganiserede man i oktober 1912 Vestindisk Kompagni, som foruden at opretholde rutetrafik til Sankt Thomas gik i gang med at udføre en del af de store planer. I 1915 gik også dette selskab imidlertid i realiteten op i ØK, som derefter videreførte aktiviteterne.

Nationalitet for skibe ankommet til Sankt Thomas 1870-1916

| | 1870 erne | 1880 erne | 1890 erne | 1900 erne | 1910 erne |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Danmark | 15 % | 16 % | 12 % | 14 % | 13 % |
| Storbritannien | 59 % | 54 % | 68 % | 71 % | 73 % |
| Spanien | 5 % | 4 % | 1 % | 0 % | 0 % |
| Frankrig | 4 % | 5 % | 3 % | 2 % | 2 % |
| Holland | 3 % | 3 % | 3 % | 2 % | 3 % |
| Tyskland | 4 % | 6 % | 6 % | 7 % | 6 % |
| Forenede Stater | 6 % | 5 % | 3 % | 3 % | 2 % |
| Øvrige | 4 % | 7 % | 4 % | 1 % | 1 % |
| <hr/> | | | | | |
| Antal skibe årl. gnst. | 3718 | 2530 | 2496 | 2559 | 2442 |

Tabellen viser besejlingen af Sankt Thomas fra 1870 til 1916 opdelt efter skibenes nationaliteter.³⁴ Langt det største antal sejlede i denne periode under engelsk flag – mel-

lem halvdelen og tre fjerdedele. Derimod udgjorde fartøjer under Dannebrog kun mellem 12 og 16 % af de tusinder af anløb hvert år. Tyske skibe spillede en vis rolle

indtil 1914, men ikke efter krigsudbruddet. Den beskedne betydning af handelen med Danmark illustreres også ved, at kun 3 procent af Sankt Thomas' vareimport i tiårsperioden fra 1884 til 1894 kom fra Danmark. Til sammenligning kom hele 27 procent fra De Forenede Stater.³⁵

Også efter verdenskrigens udbrud vedblev en hel del fartøjer naturligvis med at anløbe Sankt Thomas for at omlade, fylde kul, få vand og proviant ombord eller for eventuelt at reparere. Men krigen betød, at handel og søfart gennem Sankt Thomas aftog voldsomt. Denne kedelige udvikling blev endda forstærket ved, at konkurrencen blev hårdere fra efterhånden mere moderne havne som for eksempel Barbados og Sankt Lucia.³⁶ Med sin fordægtige beliggenhed helt ude mod øst blev Bar-

bados en meget alvorlig konkurrent til Sankt Thomas, især da man nedsatte skibsfgifterne væsentligt i 1881 og derved tiltrak en betydelig del af Caraiibiens fragtmarked. Samme år reducerede også Sankt Lucia sine afgifter og overtog snart en stor del af kulforsyningen til regionens søfart.

Derimod var der praktisk talt ingen konkurrence fra nabøen Sankt Croix, hvor man ganske savnede en god havn, men hvor der trods alt foregik en begrænset søtrafik til og fra byerne Christiansted og Frederiksted. Først og fremmest drejede det sig om at få eksporteret øens landbrugsprodukter. Det ulige forhold mellem de to øers trafik fremgår af tabellen, som viser situationen i en række tilfældigt udvalgte år.³⁷

Antal indklarede skibe i udvalgte finansår 1870-1915

| | St. Croix | St. Thomas |
|-----------|-----------|------------|
| 1870/1871 | 188 | 4.163 |
| 1885/1886 | 245 | 2.598 |
| 1906/1907 | 170 | 2.696 |
| 1914/1915 | 573 | 2.340 |

Perioden 1890-1917

Handel og søfart på Sankt Thomas gik noget op og ned de sidste 25 år inden 1917, men den generelle tendens var nedadgående, skønt der kom flere og flere større dampere i havnen. Men den danske havns gamle rolle som en både regional og international stabelplads var definitivt udspillet. Hvor den årlige import til Sankt Thomas i

1850'erne og 1860'erne havde haft en værdi af 5 millioner dollars, sank den jævnt for at ende på knap 1 million dollars om året fra 1890'erne og frem til øsalget i 1917.

Ikke desto mindre betegnede den berømte amerikanske marineanalytiker Alfred T. Mahan i 1897 havnen i Sankt Thomas som værende af stor betydning i

forbindelse med en eventuelt kommende kanal tværs gennem Mellemamerika. I to artikler i det kendte amerikanske magasin Harper's Monthly fremhævede Mahan især den danske øs encstående gode beliggenhed ved Anegada-passagen, der var hovedlandevej for skibsfarten fra Europa til Mellemamerika. Den forholdsvis brede og dybe passage tæt øst om Dansk Vestindien var den sikreste og korteste vej gennem Antillernes række af øer. Dette faktum placerede den lille danskejede ø centralt i enhver strategisk analyse af Caribien og Den Mexicanske Havbugt.³⁸

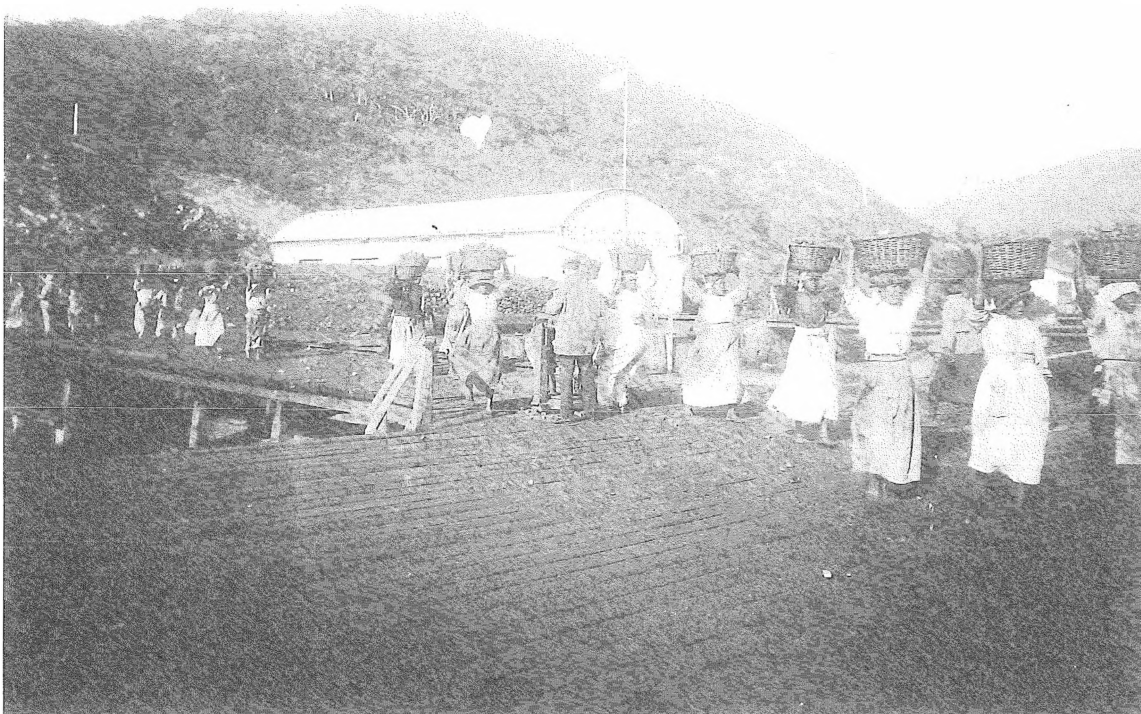
Med baggrund dels i sådanne overvejelser dels i den fatale økonomiske udvikling i Dansk Vestindien søgte Danmark at afhænde kolonien til De Forenede Stater i 1901, men forgæves. I denne let kritiske situation besluttede de danske myndigheder sig for at søge at vende udviklingen ved at tage en række nye initiativer på øerne.³⁹ I 1905-1906 blev havnen og dens nærmeste farvande nyopmålt af orlogsskonnerten INGOLF og nye kort udgivet af Søkortarkivet. I 1909 foretog man en række tiltrængte uddybningsarbejder i havnebassinet. I 1913 anlagde man nye store kajer udstyret med elektriske kulkraner. Og i 1914 byggede man to store tanke til bunkerolie. Efterhånden lykkedes det endda at forbedre kvaliteten af drikkevandet væsentligt.

Midt under disse kraftanstrengelser fra dansk side tegnede den lokale sagkyndige journalist John N. Lightbourn et meget optimistisk billede af havnens muligheder.⁴⁰ »Øen ligger bekvemt placeret ved en hoveddrute over oceanet, hvilket giver den en geografisk betydning som ingen anden

på disse breddegrader. Naturen har begavet Sankt Thomas med en stor beskyttet havn, som altid er et sikkert sted at søge hen. Men for at gøre den endnu mere attraktiv som kulfyldningsplads og anløbshavn har myndighederne sørget for et lån, som sætter havnen i stand til at påbegynde påtrængende uddybningsarbejder, så man overalt opnår en vanddybde på mindst 31 fod ved lavvande«. Lightbourn fortsatte sin lovprisning ved at forsikre, at enhver nations fartøjer kunne forvente en god modtagelse der på stedet. Og han slog fast: »Hvad kulfyldning angår, er der ingen, som kan konkurrere med Sankt Thomas. Havnen kan tilbyde alt, hvad man kan ønske sig, til skibe med hvilket som helst dybgående. Ydermere er det nemt og sikkert at anløbe, enten det er dag eller nat, med eller uden lods. Ved kulkajerne er der god plads og god vanddybde. Kulfyldningen foregår døgnet rundt med forbløffende hast. Den udføres for det meste af kvinder, som på hovedet bærer kurvene med kul«. Endelig kan han oplyse, at »der opkræves ingen havnepenge af dampere eller andre fartøjer, som ankommer i ballast for at telegrafere eller afvente instrukser, eller af dampere, som anløber for at bunkre kul med videre. Og lastede skibe skal kun erlægge 50 cents per ton for det gods, de løser eller laster«.

Under disse omstændigheder var det ikke så mærkeligt, at skibsfarten i Sankt Thomas blomstrede op fra 1900 til 1914, hvor den nåede toppunktet i finansåret 1911-1912.

De mange nye tiltag fra dansk side var blandt andet motiveret af ønsket om at



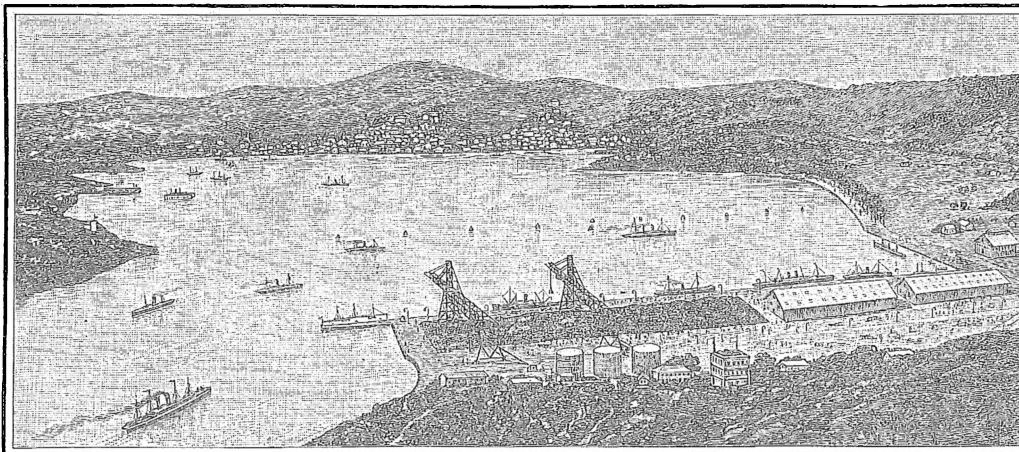
Negerkvinder bærer kul ombord fra ØK's kullager på Hassel Island omkring 1910. Manden, de passerer, udleverer dem et lille rundt mønttegn, hver gang de passerer med en fuld kurv. Disse private kulmønter havde en værdi af 1 cent, og de kunne ved arbejdsdagens slutning ombyttes med virkelige penge. (Orlogsmuseet).

Negro women carrying coal on board from the East India Company's coal depot on Hassel Island around 1910. The man whom they walk past hands them a small round token every time they pass with a full basket. These private coal tokens were worth 1 cent, and at the end of the work day they could be exchanged for real money. (The Naval Museum)

være forberedt til at gribe den chance, man regnede med, at Panama-kanalen ville give, når den engang blev indviet og førte en alfarvej for verdensskibsfarten tæt op ad Sankt Thomas. Således formulerede H. N. Andersen og de øvrige initiativtagere til Vestindisk Kompagni deres visioner i 1911.⁴¹ Det store ingeniørarbejde var ble-

vet påbegyndt i 1907 efter flere tidligere opgivne forsøg, og kanalen åbnede for trafik i 1914.

Desværre viste kanalen sig snart ikke at blive en redningsplanke for den danske havn. Og udbruddet af Første Verdenskrig samme år, som kanalen blev indviet, indbar et voldsomt slag for Sankt Thomas.



*The Port of St. Thomas
Danish West Indies
New Harbour in Longbay*

I december 1915 bragte bladet »Denmark abroad« denne optimistiske tegning af det nye havneanlæg i Long Bay. Moderne kajer, elektriske kraner, rummelige pakhuse, store olietanke, effektivt elværk og smuk administrationsbygning skulle få dampere i massevis til at søge til Sankt Thomas.

(Foto: Rigsarkivet)

In December 1915 the magazine »Denmark Abroad« contained this optimistic drawing of the new harbour installations in Long Bay. Modern quays, electric cranes, spacious warehouses, large oil tanks, an efficient electrical power station, and a handsome administration building were designed to attract large numbers of steamers to St. Thomas. (Photo: The National Archives)

Besejlingen af havnen gik hurtigt og dramatisk tilbage, da krigsforholdene betød, at den internationale handel og søfart i det hele taget besværliggjordes eller helt umuliggjordes. Dette gjaldt også rutefarten over Atlanten, og for eksempel indstillede HAPAG helt sin linietrafik til Sankt Thomas.

Under disse omstændigheder ville Danmark meget gerne af med kolonien, og De Forenede Stater ønskede at overtage navnlig Sankt Thomas for at oprette en flådebase i Charlotte Amalie. Parterne kom derfor i 1916 forholdsvis let overens om salgsbetingelserne, og ved finansårets udløb den 31. marts 1917 overtog amerikanerne de

tre små øer for en sum af 25 millioner dollars.

Slutning

Siden 1917 har Sankt Thomas, Sankt Jan og Sankt Croix udgjort United States Virgin Islands.⁴² I flere årtier efter salget prægedes øerne af økonomiske og sociale problemer. Men efter Anden Verdenskrig har de langsomt udviklet sig til et vigtigt turistområde. For Charlotte Amalies vedkommende giver det sig i dag udtryk i, at en håndfuld store krydstogtskibe hver ene-

ste dag anløber, og at halvanden million passagerer går i land i løbet af et år for at besøge byens toldfrie butikker eller se lidt på resten af øen. Krydstogtkajen og det tilhørende butikscenter med mere vedblev også efter 1917 at tilhøre Vestindisk Kompagni, idet disse anlæg ikke var omfattet af salgstraktaten. Ikke før i 1993 solgte kompagniet sine omfattende faciliteter i Charlotte Amalie til den lokale regering – en handel, som definitivt satte punktum for den danske tilstedeværelse.

Noter

- ¹ En kort engelsksproget version af denne artikel findes i *International Journal of Maritime History*, bd. 6, 1994, s. 155-173.
- ² Her citeret efter oversættelsen i Bernhard v. Petersen, *En historisk Beretning om de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1855, s. 196-199.
- ³ Erik Gøbel, *Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1982, s. 5-53;
Erik Gøbel, *Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1991, s. 37-72.
- ⁴ Wilhelm von Rosen (red.), *Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse*, bd. I:2, Kbh. 1983, s. 815-832;
Koloniernes Centralbestyrelse, Rigsarkivet 1975, (Vejledende Arkivregistraturer, bd. 20).
- ⁵ Per Nielsen, *Handelsflaget og orlogsflaget. Dansk Vestindien, Venezuela, Colombia og Panama 1815-1830*, upubliceret specialeafhandling fra Københavns Universitet, 1991.
- ⁶ John P. Knox, *A Historical Account of St. Thomas, W.I.*, New York 1852, s. 269.
- ⁷ *Rules, Regulations and Table of Rates for the St. Thomas Marine Repairing Slip*, St. Thomas 1867, art. 20-22.
- ⁸ Knox, s. 270.
- ⁹ Knox, s. 271.
- ¹⁰ Petersen, s. 91; Bering Lisberg (red.), *Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage*, bd. 1, Kbh. 1919, s. 625;
Kay Larsen, *Dansk Vestindien 1666-1917*, Kbh. 1928, s. 272.
- ¹¹ Vestindiske lokalarkiver: Sankt Thomas Havnemester: Protokoller over indkomne fartøjer, diverse år; Ernst Weiss Thorsø, *Besejlingen af Saint Thomas havn i Dansk Vestindien ca. 1815-1865*, upubliceret specialeafhandling ved Københavns Universitet, 1979.
- ¹² P. P. Sveistrup, *Bidrag til de tidligere dansk-vestindiske Øers økonomiske Historie med særligt Henblik paa Sukkerproduktion og Sukkerhandel*, Kbh. 1942, s. 101.
- ¹³ *De dansk-vestindiske Øers Ind- og Udførsel af Varer fra 1. April 1884 til 31. Marts 1894, med Tillæg til 31. Marts 1896*, (Statistiske Meddelelser, bd. III:18:1, 1897), s. 101-114.
- ¹⁴ Beregnet på grundlag af Anders Monrad Møller, *Med korn og kul 1814-1870*, Kbh. 1998, (Dansk søfarts historie, bd. 4), s. 72 og 190.
- ¹⁵ Koloniernes Centralbestyrelse (herefter forkortet CCB), pk. 892, Sankt Thomas havns forbedring 1851-1865, Skrivelse af 17. februar 1857 fra toldinspektøren til præsidentskabet; Sankt Thomas havnemester, Protokol over udgående fartøjer 1855/1856.
- ¹⁶ Edith de Jongh Woods, *The 3 Quarters of the Town of Charlotte Amalie*, St. Thomas 1989, forordet.
- ¹⁷ Jfr. Peder Toft, *Kriser og nedgang. Den økonomiske udvikling i Dansk Vestindien 1875-1917*, Erhvervs-historisk Årbog, bd. 32, 1982, s. 146-191.
- ¹⁸ *Havneregulationer for St. Thomas*, 10. januar 1863 (i CCB, pk. 898: Bestyrelsen af Skt. Thomas havn 1904-1913); Vestindiske lokalarkiver: Regeringen/Guvernemetet på Sankt Thomas 1755-1911, Diverse sager, pk. 47, Sankt Thomas havnesag: Havneregulativ og besejling 1862-1868.
- ¹⁹ Charles Edwin Taylor, *St. Thomas as a Naval and Coaling Station*, St. Thomas 1891, s. 11.
- ²⁰ Se fx Fridlev Skrubbeltrang, *Dansk Vestindien 1848-1880. Politiske brydninger og social uro*, Kbh. 1966, (Vore gamle Tropekolonier, bd. 3), s. 98-103.
- ²¹ Petersen, s. 248.
- ²² Roy A. Watlington & Shirley H. Lincoln, *Disaster and Disruption in 1867. Hurricane, Earthquake and Tsunami in the Danish West Indies. A Collection of Accounts and Reports*, St. Thomas, 1997.
- ²³ Marius Vibæk, *Royal Mail og St. Thomas*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1949, s. 99-102.
- ²⁴ George F. Tyson, *The St. Thomas Harbor. A Historical Perspective*, St. Thomas 1986, s. 8; *Itinerary of Steamships and Packets Calling at St. Thomas*, St. Thomas 1878.

- ²⁵ P. Andræ, *De dansk-vestindiske Øer; nærmest med Hensyn til deres nuværende politiske og finansielle Forhold*, Kbh. 1875, s. 85-98.
- ²⁶ *St. Thomas Times Almanac and Popular Mercantile Advertiser for the Year 1877*, St. Thomas 1877; H. G. Brock & Philip S. Smith & W. A. Tucker, *The Danish West Indies. Their Resources and Commercial Importance*, Washington DC 1917, s. 22.
- ²⁷ *Ministerialtidende 1872-A*, s. 203; CCB, pk. 876, 12A Angående forsendelsesruten for breve mellem Danmark og Dansk Vestindien.
- ²⁸ N. A. Kjær, *25 Aar i Vestindien. Fra Firsernes og Halvfemsernes St. Thomas*, Kbh. 1934, s. 10.
- ²⁹ Kurt Himer, *75 Jahre Hamburg-Amerika Linie*, bd. 1-2, Hamburg 1922; Lamar Cecil, Albert Ballin. *Business and Politics in Imperial Germany 1888-1918*, Princeton 1967; Otto J. Seiler, *Südamerikafahrt. Deutsche Linien-schiffe nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*, Berlin 1992.
- ³⁰ Cavling, s. 142-145; Kjær, s. 52-53.
- ³¹ *Betænkning over Forholdene paa de Dansk-Vestindiske Øer*, Kbh. 1903, s. 115-116; J. N. Lightbourn, *Saint Thomas. An Island of the Danish West Indies*, New York 1909, s. 14-17; *Danmarks Skibsliste 1913*, Kbh. 1913, s. 46-47.
- ³² Ove Hornby, *Kolonierne i Vestindien*, Kbh. 1980, s. 359-361; Ole Lange, *Den hvide elefant. H. N. Andersens eventyr og ØK 1852-1914*, Kbh. 1986, s. 160 og 168;
- Andreas Jørgensen, *Et dansk imperialistisk eksperiment. Plantageselskabet »Dansk-Vestindien«*, Erhvervshistorisk Åbog, bd. 5, 1953, s. 54, 56, 66 og 90.
- ³³ *Lovtidende 1912*, Kbh. 1913, s. 571-578.
- ³⁴ *Ministerialtidende 1871-1917*, Kbh. 1871-1917; *Statistisk Aarbog 1906-1914*, Kbh. 1906-1914.
- ³⁵ Sveistrup, s. 106.
- ³⁶ Taylor.
- ³⁷ *Ministerialtidende 1871*, s. 280 og 282; *Ministerialtidende 1886*, s. 728 og 730; *Ministerialtidende 1908*, s. 892-893 og 898-899; *Ministerialtidende 1916*, s. 258-259 og 264-265.
- ³⁸ Alfred T. Mahan, *The Interest of America in Sea Power. Present and Future*, London 1898, s. 260-261, 280-285 og 295-298; først offentliggjort i *Harper's Monthly*, september og oktober 1897.
- ³⁹ Georg Nørregaard, *Dansk Vestindien 1880-1917. Reformforsøg og salgsforhandlinger*, Kbh. 1966, (Vore gamle tropekolonier, bd. 4), s. 76-98; Hornby, s. 359-362.
- ⁴⁰ Lightbourn, s. 11-13.
- ⁴¹ CCB, pk. 945, Vestindisk Kompagni 1911-1912, Ansøgning af 29. december 1911.
- ⁴² Isaac Dookhan, *A History of the Virgin Islands of the United States*, St. Thomas 1974; William W. Boyer, *America's Virgin Islands. A History of Human Rights and Wrongs*, Durham NC 1983; Harold W. L. Willocks, *The Umbilical Cord. The History of the United States Virgin Islands from Pre-Columbian Era to the Present*, Christiansted 1995.

Shipping Through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917

Summary

From around 1670 to 1917 St. Thomas was a Danish possession. The decisive factor in the island's favour was its excellent natural harbour, which in addition was a free harbour, open for the commerce and shipping of all nations. During the 18th century St. Thomas had already become both a regional centre for the Caribbean and an international centre for European shipping links across the Atlantic.

At the beginning of the 19th century St. Thomas experienced a lot of sea traffic to and from the former Portuguese and Spanish colonies in South America, which achieved freedom around 1820. However, the decisive breakthrough for the port came when the British post packet boats began to put in to St. Thomas from 1835. It was simply the most conveniently situated harbour for the European ships after they had crossed the Atlantic. From 1839 onwards steamships made their entry with a vengeance, because the Royal Mail from that year onwards began to send its many post steamers directly from Southampton to St. Thomas. The Danish harbour thus became the centre of the Royal Mail's extensive activities in the Caribbean. To and from St. Thomas ran a large number of feeder routes around the Caribbean and to the American continent.

The number of vessels that called at the port of St. Thomas annually from the 1840's to the 1860's was about 2000-4000, and the annual tonnage was 200.000-300.000 tons. The number of ships toward the end of this period was decreasing, while the tonnage was increasing. The reason for this was that the ships were getting larger and larger. By far the greatest number of ships had sailed from harbours in the Caribbean, whereas by far the largest ships had crossed the Atlantic. Only a minor part of the tonnage was Danish-owned, the major part was British and American. One of the most important products was bunker coal, which was shipped to the harbour in large quantities.

In the 1860's shipping traffic reached its peak as far as the number of ships calling at the port was concerned, and as far as tonnage was concerned this culminated in the 1870's. One of the port's problems was that it was unhealthy, since it was often plagued by yellow fever and cholera. On top of this the place was sometimes ravaged by hurricanes, e.g. in 1837, 1867 and 1916.

Technological developments around 1870 also put St. Thomas at a disadvantage. At this time the development of the expansion steam engine (and a little later the triple expansion engine) meant that ships from Europe could reach all destinations in the Caribbean and Central America directly without the need to take on extra coal along the way. For this and other reasons the Royal Mail moved its Caribbean headquarters from St. Thomas to Barbados in 1885, and just 2 years later the French Compagnie général transatlantique moved its main office to Martinique. However, others, primarily the important Hamburg – America Line, kept their attachment to St. Thomas. The advent of the telegraph in the 1870's also drastically reduced the need for the tramp trade to call at St. Thomas for news.

In the decades around 1900/2000 – 3000 ships a year called at St. Thomas. By far the greatest number of these were British, while, for example, the Danish ships only comprised a small part of the traffic. From about 1890 to 1914 the level of activity in St. Thomas fluctuated up and down, but the general tendency was a decline. Danish attempts to boost the harbour by building a number of new installations and by improving the facilities at the beginning of the 20th century were doomed to failure when World War I broke out in 1914. In 1917 the Danish West Indies were sold to the USA.

The harbour itself, its facilities and administration etc., from the beginning of the 19th century and up to 1917 will be the subject of an article in the Museum's next yearbook.

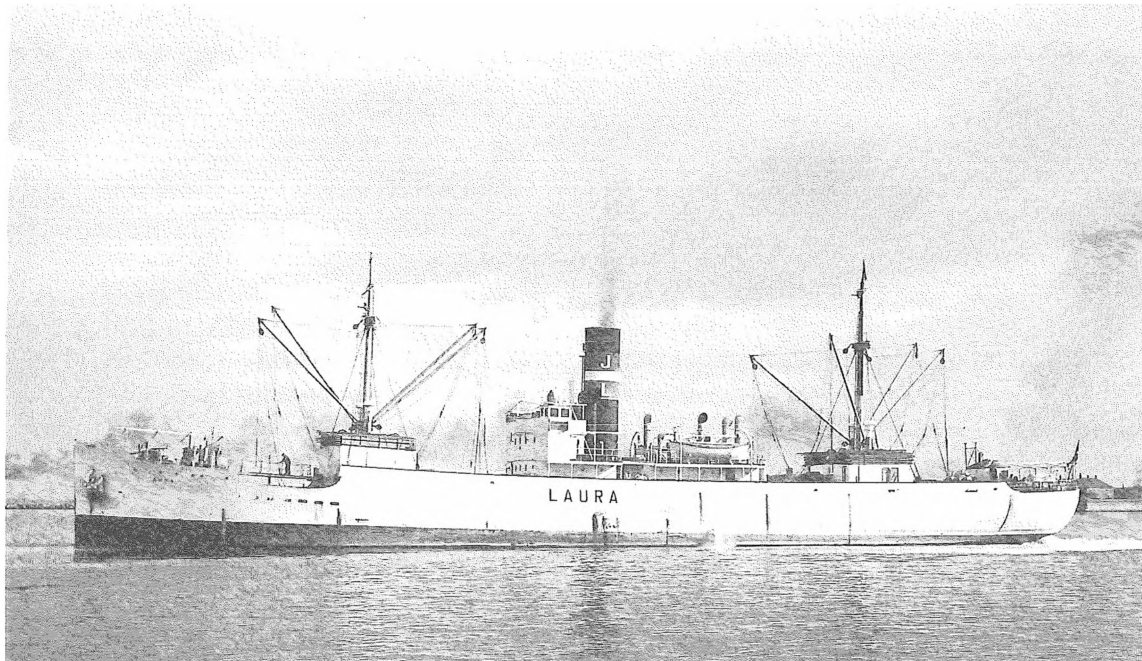
N. O. Kiil: Køleskibsfart Før og Nu

Forfatteren, der tidligere har bidraget med meget velskrevne og interessante artikler i museets årbøger om sin tid til søs, fortæller i det følgende om sejlads og oplevelser i køleskibsfarten, om arbejdet ombord og om hændelser ude og hjemme i en turbulent tid. Han fortæller desuden om de specielle skibes indretning og skitserer deres udvikling de senere år.

Den meget gamle og fornøjelige »En Sømand han må lide« bliver vel stadigvæk sunget ved festlige lejligheder, omend beskøjterne forlængst er fjernet fra menuen, og at hårdt arbejde ombord i moderne skibe er afskaffet, takket været nye tiders hjælpemidler, arbejdsregler og sikkerhedsforanstaltninger. Blandt de fordele, som den sejlede mand nød godt af, nævnes, at han »spiser af de frugter, som bonden aldrig ser«. Således var det tidligere, men i vore dage forholder også dette sig ganske anderledes. Der findes næppe den Brugsforening som ikke året rundt er leveringsdygtig med friske, eksotiske frugtsorter og kødvarer, endog hjembragt fra klodens fjerneste egne. Det skyldes en imponerende udvikling af den køleteknik, der styrer og overvåger de nutidige avancerede, effektive og driftsikre indretninger, som findes i vore dages køleskibe. Globalt set er det naturligt disse skibe, der med deres

konkurrencemæssige fordele er det vigtigste led i nutidens metoder til transport af letfordærlige varer over de store afstande. Et af de mest bemærkelsesværdige foretagender inden for køleskibsbranchen, er Rederiet J. Lauritzen, der i 1990 fra Dan-yard i Frederikshavn fik leveret verdens hidtil største køleskib, DITLEV LAURITZEN, et hypermoderne skib med en lasteevne på ca. 16.600 tons, efterfulgt af to søsterskibe. Man tror det næppe, men moderne, fuldautomatiseret teknik gør det muligt for disse skibe at klare sig med en besætning på kun 6 mand. Til tidligere at sejle tilsvarende tonnager, med skibenes daværende ringere lastevne og effektivitet, ville godt og vel 100 mand have være påkrævet.

For ikke længe siden var det god latin, at køleskibene skulle være hvidmalet, fra vandlinje til flagknap. Den hvide farve blev antaget at have en dæmpende virkning mod tropesolens brændende stråler, men den skabte nok også en vis reklamemæssig association til et svalt og sobert kølerum. Dog var en festlig rød maling slået godt an som kendetegn for rederiets øvrige skibe, og for at opnå et enhedspræg overgik også køleskibene til rødt, efter at en undersøgelse havde vist, at stigningen i driftsomkostningerne ville være beskedne. Det fremsynede Lauritzen rederi, med mange



S/S LAURA. Køleskib på 2.440 tdw. Bygget 1933 på Nakskov Skibsværft til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. Den 9. april 1940 lå skibet i Montevideo i Uruguay, hvor det året efter i april blev beslaglagt af regeringen. Uruguays regering kunne imidlertid ikke finde anvendelse for skibet, hvorefter det blev charret af den amerikanske regering og sat i fart som S/S ROCHA af Panama. I december 1945 blev skibet tilbageleveret til rederiet og omdøbt til S/S LAURA DAN. I 1960 blev det solgt til rederiet Thomas Watson, Rochester. Dets nye navn, LADY SHARON, beholdt det, da det året efter blev solgt til Beyruth. I 1966 blev det solgt til Rotterdam for ophugning.
(Foto: H&S)

*The S/S LAURA. Refrigerator ship of 2,440 dwt., built in 1933 at Nakskov Shipyard for D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. On April 9th 1940 the ship was in Montevideo, Uruguay, where it was seized by the government a year later in April 1941. However, the government of Uruguay could not itself find any use for the ship, so it was chartered by the U.S. government and put into service as the S/S ROCHA of Panama. In December 1945 the ship was delivered back to the shipping company and renamed the S/S LAURA DAN. In 1960 it was sold to the owners Thomas Watson, Rochester. Its new name, LADY SHARON, was retained when it the following year was sold to Beirut. In 1966 it was sold to the breaker's yard in Rotterdam.
(Photo: DMM)*

års erfaring indenfor transporten af sydens frugter, var i begyndelsen af 1930-erne opmærksom på, at der i Frankrig var ved at udvikle sig et akut behov for at få sejlet store mængder af bananer fra kolonierne hjem til franske havne, og at der ikke eksis-

terede franskejede og næppe andre køleskibe, der kunne påtage sig opgaven. Ved Helsingør Værft og i Nakskov, hvor nybygningsaktiviteten, som følge af verdenskrisen, på det nærmeste var gået i stå, afgav rederiet ordre på fem søsterskibe, udstyret

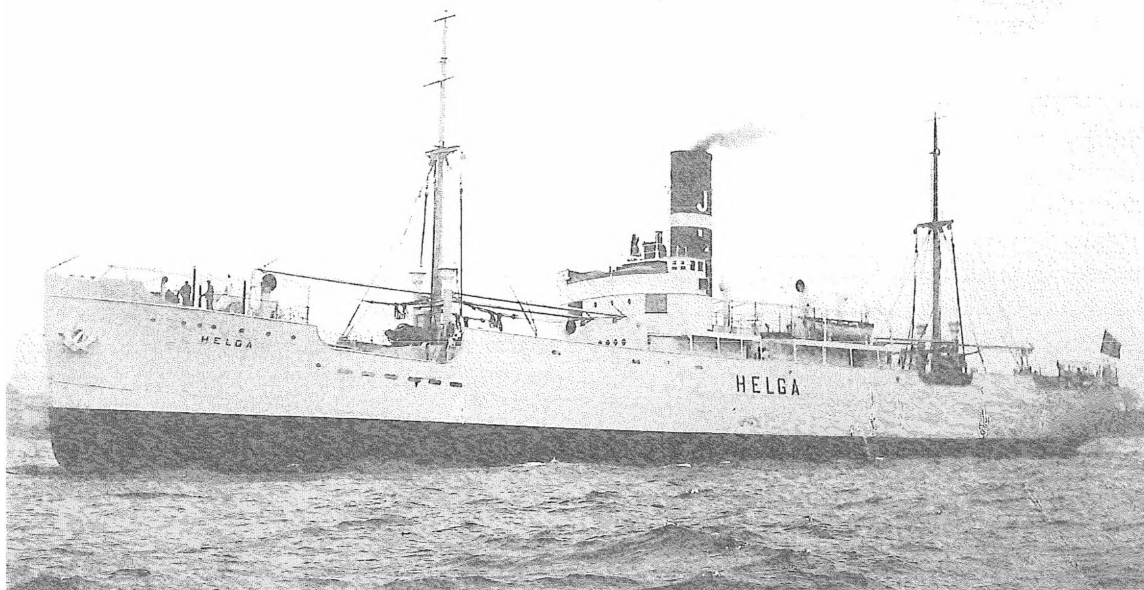
med moderne køleanlæg fremstillet af den af rederiet ejede Maskinfabrik Atlas. Skibene fik ved deres stabelafløbning navnene LAURA, JONNA, HELGA, STELLA og NINNA, de to førstnævnte i Nakskov, de øvrige ved Helsingør Værft, der forøvrigt leverede dampmaskinerne til alle skibene. Der var tale om ganske smukke, hvidmalede skibe til trods for den høje skorsten, som kulfyringen krævede. Forstævnen var let udfaldende, dog havde JONNA en hypermoderne, svunget Mejerstævn, en type, som dog aldrig fik nogen særlig udbredelse. Skibenes hoveddata var forholdsvis beskedne, idet dødvægten lå på ca. 2.200 ts., med et disponibelt rumfang under dæk på 94.000 kubikfod. Dette svarede dog ganske godt til datidens normale behov, hvor transporterede frugtlaster oftest var sammensat af partier, der skulle losses ved anløb af flere havne.

For det danske rederi blev det en stor, men kortvarig succes, at sejle med de franske bananer fra kolonierne. Det er nok overdrevet at påstå, at man selv kunne bestemme hvad fragten skulle være, men det blev utvivlsomt en god forretning, til stor fortrydelse for de franske redere, der fra kulisserne måtte se passivt til, at gode fragtindtægter gik til udlandet. Således kunne det ikke fortsætte. Det lykkedes at få vedtaget en lov, der udelukkede frugtimport på udenlandske skibe. Hermed var det franske problem dog ikke løst, da man ikke selv havde skibe til at afløse danskerne. Gode råd var dyre, men man fandt en udvej. Man købte danskernes køleskibe og satte dem under fransk flag. Det var næppe nogen dårlig forretning for Lauritzen, der erstatte de solgte skibe med en serie af de

såkaldte Reeferbåde, moderne motorskibe med større fart og mere avancerede køleanlæg, luger og lastrumsindretning. Ironisk nok kom de fleste af de solgte skibe efter få år tilbage til J. L. Mangelfuld rutine med skibskøleanlæg hos de franske besætninger havde bragt skibene i dårlig stand, så de kunne købes billigt med henblik på renovering i Danmark for atter at kunne sejle under dansk flag.

Det tjener rederiet til ære, at man ved planlægningen af de nye, moderne motorskibe ikke glemte at forbedre de menige besætningsmedlemmers forhold ombord. Hvor de før måtte affinde sig med at være indlogeret længst fremme i forskibet, blev de nu flyttet agterud og tilgodeset med tomandskamre, centralvarme, baderum med rindende varmt og koldt vand. I agterskibet kunne frivagten nu sove afslappet i forvisning om at man under sejlads i usigtbart vejr ikke behøvede at frygte et livsfarligt bekendtskab med en indtrængende stævn, tilhørende et fremmed skib. For de mod forskibet rettede rungende sirenedrøn blev den menige besætning nu også forskånet. Ligeledes slap man for, når ankeret skulle falde, at vågne i det bulder og brag, som den tonstunge ankerkædes stolpeled frembragte, når de fra kædekassen drøned gennem klydsrøret. Første gang en ung sømand kom ud for den oplevelse måtte han tro, at det var jordens undergang.

I den Engelske Kanal, under 1. verdenskrig, kolliderede et Esbjerg skib med en engelsk destroyer, som følge af sidstnævntes fejlmanøvre. Med et voldsomt brag trængte det danske skibs stævn ind i engelskmanden, og tab af menneskeliv på



S/S HELGA. Køleskib på 2.200tdw. Bygget 1933 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. I 1934 solgt til Generale Transatlantique Paris og omdøbt til S/S CARAVELLE af Le Havre. I 1938 blev skibet tilbagesolgt til D/S Vesterhavet og omdøbt til S/S MARIA af Esbjerg. Den 10. April 1940 ankom skibet til Pernambuco i Brasilien, hvorfra det senere kom til New York, hvor det blev oplagt. August 1941 blev skibet overtaget af US. War Administration og sat i fart som S/S URANUS af Panama. Efter krigen blev det tilbageleveret til rederiet, og i 1946 blev det omdøbt til S/S MARIA DAN. I 1959 blev skibet solgt til Grækenland og omdøbt til S/S MICHAEL, og i 1968 udbrændte det under ophold i Rijeka i Jugoslavien, hvorefter det blev solgt til ophugning.

(Foto: H&S)

The S/S HELGA. Refrigerator ship of 2,200 dwt., built in 1933 at the Elsinore Iron Ship and Machine-building Yard for D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. In 1934 it was sold to Generale Transatlantique Paris and renamed the S/S CARAVELLE of Le Havre. In 1938 the ship was sold back to D/S Vesterhavet and renamed the S/S MARIA of Esbjerg. On April 10th 1940 the ship arrived at Pernambuco in Brazil. From there it later came to New York, where it was laid up. In August 1941 the ship was taken over by the U.S. War Administration and put into service as the S/S URANUS of Panama. After the war it was delivered back to the shipping company, and in 1946 it was renamed the S/S MARIA DAN. In 1959 it was sold to Greece and renamed the S/S MICHAEL. In 1968 it burned down during a stay in Rijeka, Yugoslavia, after which it was sent to the breaker's yard.

(Photo: DMM)

begge sider var at befrygte. Mærkværdigvis savnede man kun danskernes messedreng, men man fandt ham uskadt i dyb søvn fremme i forskibet. Han forklarede, at han godt nok havde hørt braget, men troede at det var ankeret, man havde ladet falde, og at han derfor roligt kunne sove videre. Forøvrigt var der, når skibet ballastet kæmpede sig frem mod hård sø, nok et ubehag ved at at bo forude. Stævnen kunne rejse sig, for derefter at falde tilbage med et øredøvende brag, der fik hele forskibet til at dirre og nybegynderen til at tro, at man havde ramt klippegrund. Den rammende betegnelse var »at ramme pæle ned«. Pæleramning mærkede man kun svagt agterude, men her optrådte en anden støjlplage, ligeledes i ballast. Når søen var slem kunne en del af skruen, i takt med bølgegangen, løfte sig fri af vandet. Dens dermed reducerede modstand øgede omdrejningstallet, og fremkaldte larmende, rystelser i hele agterskibet. Herom sagde man at »skruen tog rous«. Det blev dog såvidt muligt minimeret med indgriben af den vagthavende mester, der på trættende »spjældvagt« hele vagten igennem måtte opholde sig på maskinrummets manøvredørk.

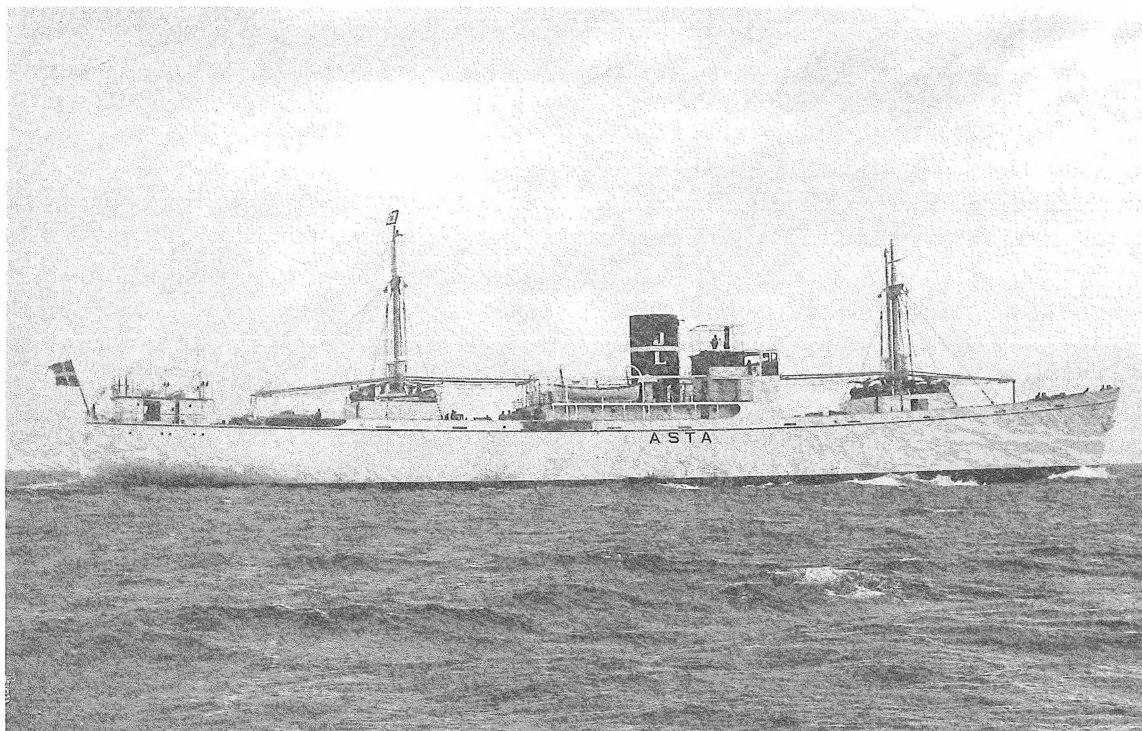
Rederiet disponerede over en stab af veluddannede erfarne maskinmestre, som på eksemplarisk vis sørgede for, at ikke mindst skibenes dampmaskineri fungerede, blev drevet og vedligeholdt på bedst mulig vis. Ifølge sagens natur kunne disse årgange af dampskibsmestre ikke have større praktisk erfaring med dieselmotorer, og det var derfor betimeligt med en efteruddannelse, nu da motorskibe med J. L. i skorstensmærket og dannebrog agter var ved at blive en

kendsgerning. Snart kunne man i rederiets firmablade »Frivagten« læse, at den og den l. mester nu opholdt sig på Christianshavn, hos Burmeister og Wain, for at blive gjort bekendt med dieselmaskineriets finesser. Kendte man en af de pågældende personer, var det lige ved, at man ærbødigt lettede på kasketten. Det følte næsten som det nutildags må være at kende en person udvalgt til rumfart. Overgangen til motorskibe var for kaptajnerne af mindre betydning, da de i det store og hele ikke behøvede og ej heller havde forudsætninger for at blande sig i, hvad der foregik dernede i »kælderen«. En af rederiets mest kompetente l. mestre berettede dog engang, at han af en kaptajn, der lige var tiltrådt og derfor ny i skibet, var blevet belært om, at han, kaptajnen, af konsul Lauritzen var blevet sendt der ombord, fordi han var så god til at sejle turbineskibe. Det skete i en anspændt periode, hvor der i skibene var besværligheder som følge af et fejlslagent turbineprojekt. Det var næppe dette første møde med den nye kaptajn, der alene bevirkede, at den pågældende mester, der gik under navnet »Dagens Mand«, ikke brød sig om navigatører. Dette uagtet, at han var søn af en lods, og ikke nok med det, men også broder til den navnkundige kaptajn Knud Hansen (den første), der var fører af skoleskibet DANMARK.

Rederiets første vidundere af køleskibe med dieselmotorer, søstrene ASTA og DORA, bygget samtidigt hos Burmeister & Wain i 1934-35, havde pigenavne på samme vis som hovedparten af de øvrige skibe i rederiets flåde. I 1936, da jeg var dækslev i JOHANNE, havde jeg den store oplevelse at

stifte bekendtskab med DORA. På Themsens ved Gravesend lå vi fortøjet side ved side. Vore kollegaer på DORA kunne med stolthed fremvise deres smukke skib, som de desværre snart skulle forlade, da det, sam-

men med søsterskibet, netop var solgt til Compagnie Générale Transatlantique. Vi var målløse af beundring over det elegante skib med dets talløse, praktiske indretninger.



M/S ASTA. Køleskib på 2.560 tdw. Bygget 1934 på Burmeister & Wain til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. I 1935 blev skibet solgt til Cie. De Navigation Fruitiere, Nantes og omdøbt til M/S PIERRE CLAUDE af Nantes. I 1942 blev det beslaglagt af den italienske regering og omdøbt til M/S MADDALONI og i december 1944 blev det sænket ved en krigshandling. Skibet blev hævet i 1946-47 og tilbageleveret til det franske rederi, der igen satte det i fart. I 1961 blev det solgt til Belgien for op-hugning.
(Foto: H&S)

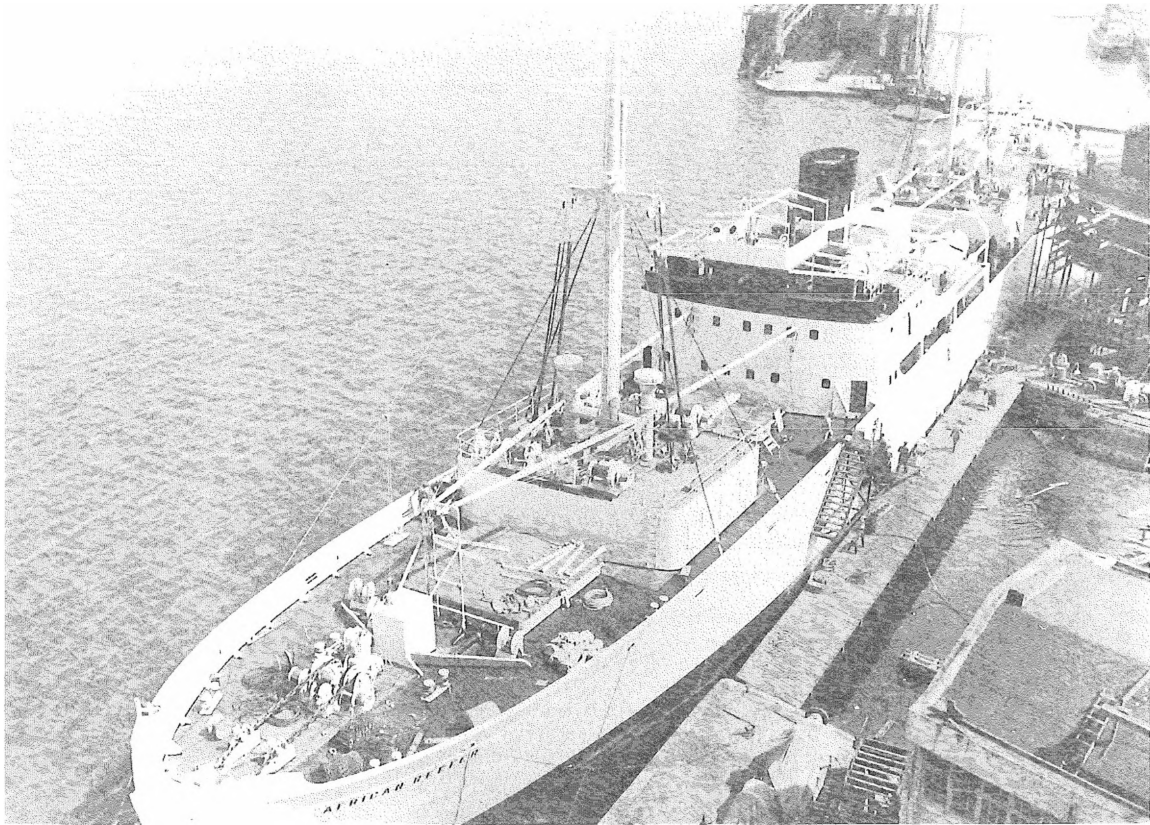
*The M/S ASTA. Refrigerator ship of 2,560 dwt., built in 1934 at Burmeister and Wain for the D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. In 1935 the ship was sold to the Cie. De Navigation Fruitiere, Nantes and renamed the M/S PIERRE CLAUDE of Nantes. In 1942 it was seized by the Italian government and renamed the M/S MADDALONI, and in December 1944 it was sunk in a military operation. The ship was raised in 1946-47 and delivered back to the French shipping company, who put it into service again. In 1961 it was sold to the breaker's yard in Belgium.
(Photo: DMM)*

Til erstatning for det ret store antal køleskibe, der inden for kort tid kom til at udskifte Dannebrog med Trikoloren, kom der nybygget tonnage fra B & W, Nakskov, Helsingør og Odense. Med de nye køleskibe gik rederiet over til at anvende efternavnet »Reefer«, oftest efter navnet på et af de fremmede lande, som man besejlede, eller forventede at komme til at frekventere. Blandt de første nye navne optrådte AFRICAN REEFER, bygget 1935 i Helsingør. Den praktiske »Reefer« betegnelse gik aldrig af mode. Ingen kunne være i tvivl om at der var tale om et køleskib – Refrigerated vessel. Anlæggene i de nye skibe muliggjorde nu nedkøling af lastrummene til de lave temperaturer, der var påkrævet for også at kunne transportere dybfrosset kød, som med tiden fik større handels- og transportmæssig betydning.

Omend det var de nye reeferbåde, der stjal billedet, havde man fremdeles god gavn af de mindre, Helsingørbyggede skibe, der »still were going strong«, efter at være vendt tilbage til dansk flag og renoveret ved Aalborg Værft, som rederiet havde overtaget i 1937. De genopstod som fugl Fønix, men var dog, især hvad luger og dæksindretning angik, forældede og upraktiske. Deres planlæggere og folk bag tegnebrættet har næppe gjort sig tanker om det slid og umenneskelige slæb, som disse skibes dæksbesætninger skulle blive plaget med. Der skulle gå adskillige år inden fornuftige, arbejdsbesparende foranstaltninger for alvor skulle komme på mode, efter at de alt for længe havde været totalt forsømt.

HELGA, det første af de i Helsingør serie-

byggede køleskibe, vendte efter et par år under fransk flag i 1938 tilbage til rederiet for derefter at sejle under navnet MARIA. I dette skib kom jeg til at gøre tjeneste i 18 måneder, afbrudt ved skibets oplægning i New York i sommeren 1940. 6 ½ år skulle gå, inden jeg atter kunne betræde dansk jord. Jeg tænkte på »Ved toldboden steg en matros i land«, da vi, en hjemvendt flok, steg i land ved Nordre Toldbod en mørk og kold søndag aften lige inden jul 1945. Som krigssejlere havde vi haft fri hjemrejse med M/S NORDKYN, der var tillastet med amerikanske kul. Ved dag gry havde vi »Kronborg om styrbord igen«, og glædede os usigeligt til det så længe imødesete gensyn med familien. Så let skulle det dog ikke gå. Da kullosningen først kunne begynde mandag morgen, var der ingen grund til at forhaste sig til København. Hele søndagen blev anvendt til at sejle prøveture på milen øst for Hven, overvåget af teknikere og andet godtfolk, der kom ombord ved Helsingør. Stemningen var på kogepunktet hos de 12 passagerer, for hvem dagen føltes usigeligt lang. Omend jeg ikke længere var matros, og mine hår endnu ikke »vare så hvide« ved vor sene ankomst til den næsten mørkelagte hovedstad, følte jeg med ham, der ifølge det kendte digt også var steget i land ved Toldboden. Flåden var borte, men denne gang ikke røvet af englænderne. Ingen festligheder blev arrangeret for de senere hjemkomne krigssejlere, med andre ord: Pigerne var kysset, og vinen drukket, som efternølerne også fik forklaret i New York, da vi, efter en lang rejse, dukkede op en rum tid efter, at kapitulationen for længst var blevet fejret på behørig vis.



M/S AFRICAN REEFER. Køleskib på 2.420 tdw. Bygget 1935 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. Oprindeligt hed skibet M/S PACIFIC REEFER, men inden afleveringen blev det omdøbt til M/S YRSA, og i 1936 blev det igen omdøbt, denne gang til M/S AFRICAN REEFER. Den 9. april 1940 befandt skibet sig i Atlanterhavet på vej fra USA til Middelhavet. Efter ordre fra rederiet gik skibet nu til Funchal på Madeira, hvor det nåede frem den 16. april og blev lagt op. I august 1941 afgik AFRICAN REEFER til New York, hvor det blev overtaget af US. War Shipping Administration og sat i fart under navnet M/S ROAMER af Panama. I juli 1946 kom skibet tilbage til rederiet, og i 1963 blev det solgt til Rotterdam for ophugning. (Foto: H&S)

The M/S AFRICAN REEFER. Refrigerator ship of 2,420 dwt., built in 1935 at the Elsinore Iron Ship and Machine-building Yard for D/S Vesterhavet A/S, Esbjerg. Originally the ship was named the M/S PACIFIC REEFER, but before delivery it was renamed the M/S YRSA, and in 1936 it was again renamed, this time to the M/S AFRICAN REEFER. On April 9th 1940 the ship was in the Atlantic Ocean on its way from the USA to the Mediterranean. On orders from the shipping company the ship now put into Funchal on Madeira, where it arrived on April 16th and was laid up. In August 1941 the AFRICAN REEFER left for New York, where it was taken over by the U.S. War Shipping Administration and put into service under the name of M/S ROAMER of Panama. In July 1946 the ship returned to the shipping company and in 1963 it was sold to the breaker's yard in Rotterdam. (Photo: DMM)

Optakt til noget nyt, og hvad dermed fulgte

I efteråret 1938 var jeg hjemme på ferie i Sønderjylland, efter et afsluttende års rundrejse til Australien med Ålandsbarken WINTERHUDE, en af verdens sidste, lastførende storsejlere. Udrejsen fra Glasgow havde været rekordhurtig, på kun 76 døgn, men hjemrejsen havde til gengæld været lang og træls, præget af kontrær, svag og iblandt slet ingen vind. Mod rejsens afslutning oplevede vi, som også beskrevet af Joseph Conrad i »The Mirror of the Sea«, det berygtede vindstille område ved Azorerne, hvor de mange sejl i lange, enerverende dage hang livløse over et ligeledes livløst ocean, som også udmalet af den kendte engelske poet Samuel Coleridge i »The Ancient Mariner«:

Day after day, day after day
We stuck, nor breath, nor motion
As idle as a painted ship
Upon a painted ocean.

Alt virkede som uddøet, men ved nærmere eftersyn viste det sig, at havet vrimlede med alverdens mærkelige skabninger, nogle gennemsigtige, andre i blomstrende farver. Vor gode kaptajn, befalhavare Gustaf Holm, (gubben) kaldte det netop at »sjöen blommar«. Der var flotte bidevindsejlere, (Portuguese Men-Of-War), små og kæmpestore polykrome gopler og andet kryb med uhyggelige, lange fangearme. Mærkelige ting fandtes i hver pøs udenbordsvand, der blev halet op. Gubben stod af og til utålmodigt på halvdækket og slængte småmønter ud mod det verdenshjørne hvorfra en gunstig vind burde komme. Knapheden på proviant og ferskvand var mærkbar, men hel-

digvis var der endnu ingen grund til med Coleridge at proklamere: »Water, water, everywhere, and not a drop to drink«. Da min sejskibstid lakkede mod enden, betragtede jeg vindstille og vandknaphed som nogle snart for altid afsluttede fortrædeligheder, men så let skulle jeg dog ikke slippe. En ny verdenskrig ventede forude.

Det kom mig ret tilpas atter at skulle ud med et maskindrevet fartøj, hvor rejsernes varighed var nogenlunde forudsigelige, da der fra Rederiet Lauritzen kom besked om min næste udmønstring, denne gang med et af de fra Frankrig tilbagekøbte køleskibe S/S CARAVELLE ex HELGA. En hel besætning skulle rejse med tog til Le Havre, hvor det i Helsingør byggede skib befandt sig i dok. Billet til en natlig togrejse fulgte sammen med oplysning om, at jeg kunne slå følge med en kammerat fra WINTERHUDE, Jørgen Drabe fra Sønderborg, hvilket blev realiseret. Havde vi sat næsen op efter en komfortabel sovevognsrejse, havde vi gjort regning uden vært. I Hamburg steg vi om til en kupé med upolstrede træbænke, hvorpå man, siddende ret op og ned, umuligt kunne få selv den mindste smule søvn i øjnene. Misundeligt skelede vi til tyske medrejsende, der hvilede underarme og fremadbøjet overkrop på et medbrag træstykke. Det var snildt ophængt i et hanefodsformet reb, fastgjort oppe i bagagehylden. Arrangementet mindede om en bådsmadsstol, der dog normalt fungerer til understøtning af den lavere siddende, fyldige kropsdel, hvis navn i nudansk anvendes hyppigere end tilforn. Ideen med den geniale togrejseledsager ville vi gerne have kendt, inden vi drog hjemmefra.



WINTERHUDE. Tre-mastet bark på 3.250 tdw. Bygget 1898 som MABEL RICKMERS på rederiets eget værft Rickmers i Bremerhaven. I 1911 blev det solgt til Hamborg og omdøbt til WINTERHUDE. Under krigen 1914-18 blev skibet oplagt og i 1921 solgt til England, men allerede året efter blev det tilbagekøbt til Tyskland. I 1925 blev det omdøbt til SELMA HEMSORTH, men samme år blev det solgt til rederiet G. Erikson, Mariahavn på Ålandsøerne, der igen døbte skibet WINTERHUDE. I 1939 blev det oplagt i Stavanger, og under krigen 1939-45 kom det i en periode til København, hvor det lå for anker købt af den tyske marine, der havde planlagt en ombygning til skoleskib. Efter krigen blev det slæbt til Hamborg og omdannet til lægter og ophugget i 1949.
(Foto: H&S)

*The WINTERHUDE. Three-masted bark of 3,250 dwt. Built in 1898 as the MABEL RICKMERS at the shipping company's own yard, Rickmers in Bremerhaven. In 1911 it was sold to Hamburg and renamed the WINTERHUDE. During World War I (1914-1918) the ship was laid up and in 1921 it was sold to England, but already the following year it was purchased back to Germany. In 1925 it was renamed the SELMA HEMSORTH, but the same year it was sold to the G. Erikson Shipping Company, Mariahavn on the Åland Islands, who named the ship WINTERHUDE again. In 1939 it was laid up in Stavanger, and for a time during World War II (1939-1945) it came to Copenhagen, where it lay at anchor bought by the German Navy for a planned conversion into a training ship. After the war it was towed to Hamburg and refitted as a lighter. It was scrapped in 1949
(Photo: DMM)*

Et par timers ophold i Köln gav os mulighed for at strække benene, og udefra i morgenskumringen at bese byens berømte domkirke med de to tårne. I Paris, hvor vi skulle skifte banegård, lykkedes det at finde toget, der bragte os til Le Havre. Her blev vi, trætte og søvnige, modtaget af skibets netop tiltrådte kaptajn og l. styrmand. Vi blev indlogeret på et mindre hotel, hvor vi blev nogle dage, indtil vi kunne flytte ombord. Det var ikke et smukt, hvidmalet køleskib, som vi næste morgen stiftede bekendtskab med. Hvad vi fandt i dokken midt blandt Compagnie Generale Transatlantiques store, berømte Atlantlinere var et mindre, lidet spændende, sortmalet skib. Dog kunne vi ikke være gået fejl. CARAVELLE – Le Havre, stod tydeligt at læse. Forøvrigt blev det mit første job ombord at male det franske navn og hjemsted over og erstatte det med MARIA – Esbjerg. At skibet under fransk flag var forandret fra at ligne en hvid svane, til nu at være en trist, sort ælling var en kendsgerning, men hvorledes hang det mon sammen? Forklaringen vi fik var, at endeløse besværligheder med køleanlægget, som ikke havde voldt danske maskinmestre problemer, var blevet så uoverskuelige, at det franske rederi gav op. Alt, hvad der havde med køleteknik at gøre, blev smidt i land. Også lastrumsisoleringsringen blev fjernet, så skibet herefter kun kunne anvendes til almindelig tørlast.

Til vor store glæde fandt vi ud af, at franskmændene på adskillige måder havde indført forbedringer, der ville være til vor fordel. Kedlerne var nu oliefyrede, så besværet med kulbunkring, sod og kulrøg var en saga blot. På kommandobroen, der

oprindeligt var åben, stod nu et flot, lukket styrehus. Forude under bakken, de menige besætningsmedlemmer værested, var de gammeldags kakkelovne forsvundet og erstattet med radiatorer, tilsluttet dampledning, og der var også blevet installeret noget så uhørt som rindende koldt og varmt vand i vaskerummet. Tømandskamrene var uændret, men i køjerne var der madrasser, noget man i danske skibe selv skulle sørge for. Her lå der to (madrasser) i hver køje, de fyldte så meget, at franskmændene måtte have haft besvær med at få sig kantet sig ind og ud. Vi halverede antallet. Af efterladenskaber var der desuden katte i hobetal, så mange, at hvert besætningsmedlem måtte have haft sin egen kat. Af mærkelige ting fandt vi også hjemmelavede søstøvler, bestående af spidsnæsede træsko påsømmet skafter af presenningsdug, en type også brugt af fiskerne fra Bretagne, hvorfra nogle af vore forgængere ombord utvivlsomt stammede. Vore middagsmåltider blev indtaget på det stedlige Sømandshjem, »Maison des Marins«, der blev bestyret af en jovial og fornøjelig ældre munk, hvis kutte blev holdt sammen af solidt tovværk. Maden var god, men vi betakkede os dog for en mystisk ret, som de øvrige spisende en dag smovsede i. Jeg fik oplyst, at det var cervelles de moutons, (hjernemasse fra får) – velbekomme!

Da besætningen var fuldtallig, forlod vi Le Havre med kurs mod Aalborg, hvor skibet som planlagt skulle genskabes til køleskib. En påmønstret nordjysk fyrbøder, ikke et af Vorherres bedste børn, havde i maskinen lånt en hammer til et uvist formål. Da vi var ude af havnen, sprang han

bandende og sværgende rundt, knuste hovedet på alle kattene og smed dem en efter en overbord. Dermed var det, som han udtrykte det, »slut med det forbandede krapyl«.

Storm og voldsom søgang i Nordsøen forhindrede os ikke i at komme godt til Aalborg, hvor vi fortøjede ved Værftet. Hele besætningen blev afmønstret og kunne nu drage hjem til en lang juleferie. Når skibet igen var sejlkært, ville man atter blive på mønstret. Det skete den 12. januar 1939, hvor vi fandt en totalt renoveret, skinnende og hvidmalet MARIA, klar til på ny at udføre den slags opgaver, hvortil hun var bygget. Dog var der dryppet malurt i bægeret. I forskibet havde man til vor bestyrtelse skruet tiden tilbage. Borte var såvel centralvarmen som det rindende kolde og varme vand. Nye kulfyrede kakkelovne havde afløst radiatorerne, og ville man ikke nøjes med koldt vand, måtte det varme hentes med pøs midtskibs.

Året 1939 var begyndt med knagende frost, så vi fik travlt med at få hentet kul frem og tændt op i de nye ovne, hvoraf der var en i hvert kammer og i messerne. Her viste den åbne ild sig fortrinlig til brødristning, den eneste opnåede gevinst. Håndtering af fast brændsel, støvende aske og slagger var mig et kendt begreb fra Sønderjylland, hvis store, hvide fliseovne dog ikke lignede de ombordværende. Kakkelovnsvarmen fortrængte ikke vor tilfredshed ved at erfare, at skibet efter forlydende var sluttet for en frugtlast fra Argentina på den sydlige halvkugle, hvor det nu var midsommer. På rejsen sydover skulle hollandsk havn dog anløbes for der at hente en last,

bestemt for Spanien. Efter forgæves at have ventet på vejromslag, måtte dette dog opgives, da kartofler, hvorom det drejede sig, ikke kan lastes i frostvejr. Nogle få tons brændstof, tilstrækkelig til at nå til vestafrikansk bunkerstation, blev indtaget ved et kortvarigt anløb af Vliessingen. Vinterstorm og søgang ventede os i Den Engelske Kanal, og en nat, i nærheden af klipperne ved Ouessant svigtede styringen. Der var fare for at drive på land. En kædesamling ved rorkvadranten havde opgået sig, men det lykkedes i sidste øjeblik at få den genetableret.

Inden længe kunne vintertøjet lægges af vejen. Forberedelser blev gjort til det næste anløb, som var Dakar i Senegal, Fransk Vestafrika. Her, hvor bunkerpriserne var fordelagtige, skulle tankene, til max. kapacitet, fyldes med den svære, tjæreagtige fueloil, også kaldt mazout. En sådan form for bunkring uden kulstøv måtte være den rene svir, men blev dog det modsatte. For sent fik man varskoet stop. Ud af overflods-rør og svanehalse fossede syndfloder af den klæbrige sorte olie, som oversvømmede dækket og fortsatte ned over de hvide, nymalede skibssider. Kaptajnen rasede, men maskinmestrene forklarede, at det indbyggede, mekaniske kontrolsystem havde svigtet. Mængder af olie var flydt ud i havnen, men det tog man dengang ikke så nøje. For dæksbesætningen ventede der i søen mange dages besværligt arbejde med inden- og udenbordsrengøring. Olien lod sig ikke bortspule så let som kulstøv.

På nedrejsen havde vi lejlighed til at se vor kaptajn nærmere an og blev hurtigt klar over, at han ikke hørte til de mest

omgængelige. At varmt vand, til personlig hygieine og bækstørn, ikke længere var til rådighed forude, var beklageligt, men ved kabysdøren midtskibs var der dog et damp-rør, hvor man kunne varme en pøsfuld ferskvand, som så blev taget med forud. Fra broen opdagede kaptajnen, at en eller anden iblandt havde glemt eller undladt at lukke helt for dampen, der så svagt vedblev at sive. Til kollektiv afstraffelse blev røret med ventil omgående demonteret, og vi alle henvistes til at benytte et tilsvarende vandvarmesystem, dybest nede i maskinrummet, hvis forholdsvis bekvemme lejder det dog var os forbudt bruge. Ned og op kravlede vi så, ad fyrrummets næsten lodretstående stallejder, med en tung pøs i den ene hånd, og den anden flyttet i lynhurtige ryk fra det ene rundjernstrin til det næste. Et fald kunne betyde den visse død. For at fjerne spot til skade var det os også forbudt at tappe ferskvand midtskibs, det skulle vi hente forude fra den derværende tank. Ved således at nedskære vandforbruget midtskibs skulle en vandfyldning i ny og næ kunne undlades, men besparelsen i kroner og ører har næppe stået i rimeligt forhold til den besværlige og urimelige procedure, som tilsyneladende også var pålagt officererne. Vi så dog kun 1. mester på besøg som fjernvandshenter. Også andre chikaner forekom, opfindsomheden var stor.

De franske har et udtryk »excès de zèle« (overdrevet tjenesteiver). Rederiet havde næppe billiget, at der blev praktiseret ting, der lignede metoder anvendt af »Bounty«s berømte capt. Bligh, som kunne tænkes at være vor kaptajns forbillede. Direkte småligt snyd oplevede vi, da tre udførte

overarbejdstime i søen snildt blev nedskrevet og afregnet til to. Vi var tørnet til, da der blev slået to glas, (Kl. 9), og skejdede ud ved seks glas, (Kl. 11). Medens vi arbejdede, var uret, nok så fikst, blevet rykket en time tilbage. Det normale var ellers at det blev stillet kl. 12. Hvorfor fandt vi os i det? Tja – min makker og jeg ønskede at forblive i det ekspanderende rederi, hvor der var gode avancementmuligheder. Derfor var vi ikke interesseret i evt. at blive stemplet som kværunter. Lysten til at sparke til skaglerne måtte holdes i ave. Desuden medførte en utidig afmønstring dengang en længere uønsket periode som lediggænger.

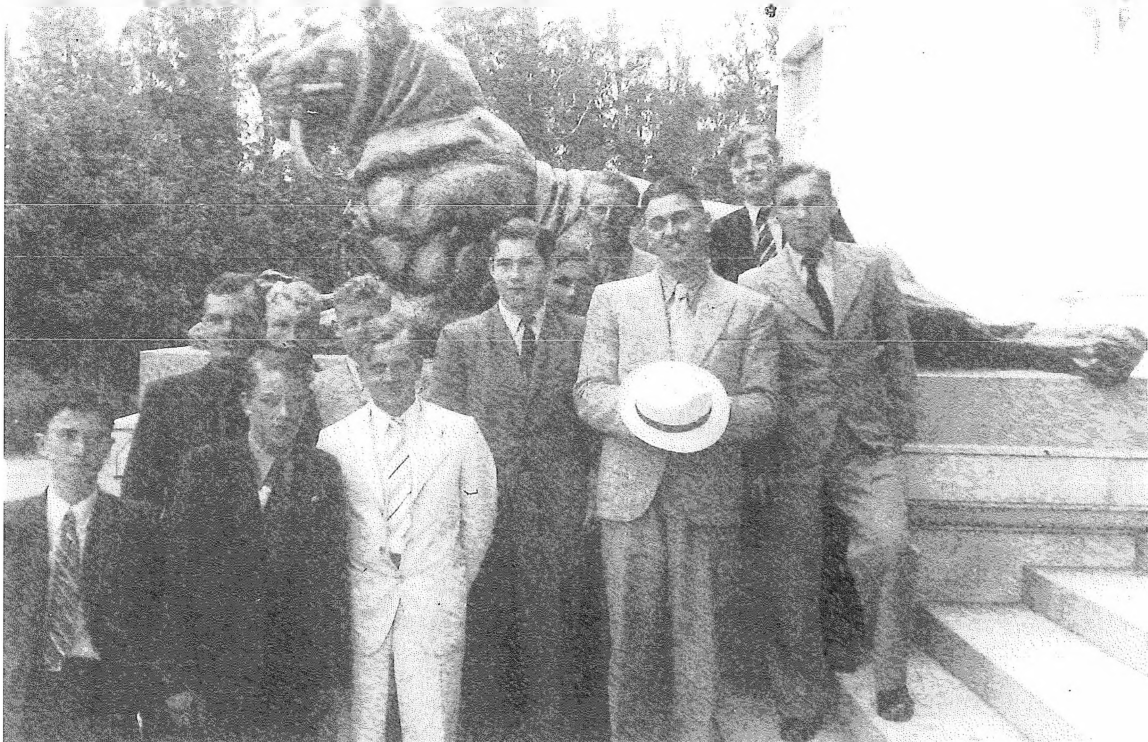
Med de ombordværendes indbyrdes forhold var det så som så. Det var synligt for enhver, at såvel styrmændene som maskinmestrene også var på kant med kaptajnen. Forude rumlede det vedvarende. Kattemorderen var konstant på udkik efter et godt slagsmål, når han var let eller svært beruset. På højre hånd bar han en specielt tilvirket fingerring, der tjente som et fortræffeligt knøjern. Den stiftede et af hans bysbørn bekendtskab med under et voldsomt opgør, engang vi lå i havn. Fra en blodpøl blev den ilde tilredte, fortumlede taber bragt på højkant og kørt bort af en ambulance. Vi så ham aldrig igen, og ærligt talt, vi savnede ham ikke. Der havde ikke været særlige tegn på fjendskab mellem de to kamphaner, men spørgsmålet, om hvem der skulle have det største ord at sige i fyrbødermessen, kan dog have luret under overfladen. A propos ordet stodder. Det var iflg. jargonen forude den normale betegnelse for enhver mandsperson, ligesom kvinder aldrig kaldtes andet end kællinger.

Noget nedsættende i disse betegnelser var aldeles utilsigtet, men således var nu engang sproget. Af kattens banemand blev vi løbende underholdt med ulidelige pralerier om de kvinder, han gennem årene havde haft den fornøjelse at have voldtaget. Noget af det sjoveste, han på det seneste havde oplevet, var foregået under vort senere ophold i Barcelona, umiddelbart efter den spanske borgerkrigs afslutning. På kajen stod sultende pigemødre ned deres spædbørn og tiggede levninger fra vort middagsbord til fortrydelse for hovmesteren, der lod os forstå, at det ikke var meningen at vi for hans regning skulle bispise hele den stedlige befolkning. Den yngste og kønneste af pigerne, som slynglen havde udset sig, gik om aftenen i fælden, lokket af et friskbagt rugbrød, stjålet i kabyssen. Ih, hvor hun skreg, fortalte han grinende næste morgen. Iblandt overvejede jeg om man, ved passende lejlighed, kunne slippe godt fra at skaffe ham af vejen. Som ex sejlskibstopgast under finsk flag havde jeg fremdeles min skarpslebne Mora skedekniv i behold. Tanken blev dog aldrig realiseret, omend opfordringen »fram med kniven pojkar« ikke var mig fremmed fra episoder i havn, hvor gemytterne kom i kog.

Den 13. feb. 1939, 25 døgn efter afsejlingen fra Aalborg, ankom vi til Buenos Aires, Argentinas hovedstad og Sydamerikas største by, med godt to millioner indbyggere. Med lastrummene forskriftsmæssigt nedkølet var vi klar til at modtage ladingen, friske æbler, pærer og druer til nord-europæiske havne. Dog viste det sig, at vi var ankommet en uges tid for tidligt, hvil-

ket forlængede havneopholdet. Om søndagen, og efter den daglige udskejning, blev der således god lejlighed til at se nærmere på den smukke by med dens parker, brede boulevarder og imponerende fornemme bygninger. Havnen var fyldt med skibe fra alverdens lande, og deres besætninger prægede de omkringliggende forlystelsessteder og forretninger. Især mod småvindlere blev man advaret. Frisørsaloner, hvoraf der var mange, fik troskyldige ungersvende til at standse og beundre tillokkende vinduesudstillinger. Prompte dukkede indehaveren op, og med underlige gebærder og fagter blev offeret halet indenfor og anbragt i stolen. Efter fjernelse af et par tjavser, kom regningen, normalt på hele beløbet, som den uheldige havde på sig. Brokkede han sig, var en truende, indforstået politibetjent straks nærværende. Sidstnævntes medvirken kunne man dog følge, når man siden erfarede, at folk af hans kategori, med kone og børn, i denne rige by måtte klare sig med en månedsløn på 100 pesos.

Under lastningen, hvor lugerne jævnligt skulle åbnes og lukkes, blev vi for alvor klar over, at der ved skibets bygning ikke var taget hensyn til de senere så berømmede arbejdsbesparende foranstaltninger. For dæksfolkene var det et sandt mareridt at håndtere de blytunge lugedæksler og skærstokke. Det rygbrækkende slid var ubeskriveligt. Vejrdæks- og mellemdæksluger, 8 i alt havde hver to lag svære trædæksler, hvis indbyrdes mellemrum var tilpakket med tunge, uhåndterlige isolationsmadrasser stoppet med maskintræspaner. Når de var aftaget gjorde enorme stabler af lugedæksler og



Søndagsudflugt i Argentina med besøg i universitetsbyen La Plata. De unge mennesker, foran Sabeltigeren, er besætningsmedlemmer fra køleskibene MARIA og BRAZILIAN REEFER. Forfatteren indvier sin lyse sommerhabit, købt i Rio. Den gjorde dog intet indtryk på pigerne, da havnearbejdere og alle andre var ekviperet lige sådan. Forfejlet investering – måske?
(Foto: Privatejet)

*Sunday outing in Argentina with a visit to the university town of La Plata. The young people in front of the sabre-tooth tiger are crew members from the refrigerator ships MARIA and BRAZILIAN REEFER. The author is inaugurating his light summer suit, bought in Rio. It made no impression on the girls, however, since the dock labourers and everybody else were wearing the same clothes. An unprofitable investment perhaps?
(Photo: Private owned)*

madrasser dækket livsfarligt at bevæge sig på.

Skibe har normalt to falderebstrapper, en på hver side, hurtigt klargjort til nedfiring efter behov. MARIA havde kun en enkelt

trappe, der havde en kedelig tilbøjelighed til altid at befinde sig på den forkerte side. Karantænefolk og andre honoratiories, der gerne sejlede skibet i møde, bestemte på hvilken side, det behagede dem at stige

ombord. Ofte måtte vi i huj og hast bakse den tonstunge teaktræstrappe over til den modsatte side. Det skete hængende ud over siden, med liv og førlighed som indsats, da kun upraktisk og mangelfuldt løftegrej var til rådighed.

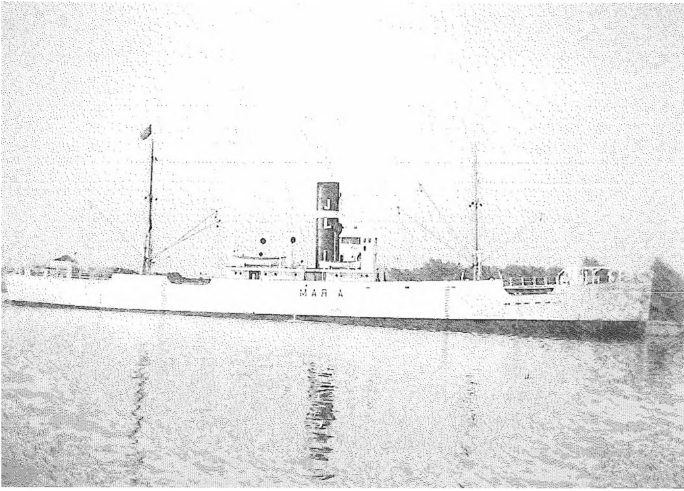
Den 27. februar forlod vi B.A. med 35.294 kasser frugt bestemt for Rotterdam, Hamburg, Gøteborg og København. Det var første, men ikke sidste gang vi havde set den store, imponerende by ved La Plata floden. Senere kom vi til at sejle i fast fart, mellem Rio de Janeiro og Buenos Aires. For nordgående bunkrede vi atter i Dakar, og tro det eller ej, nok engang det samme problem med udstrømmende olie og efterfølgende besværlig rengøring. Derefter var det heldigvis slut med bunkringsproblemerne, således at hverdagene nu kunne afvikles på normal vis.

Letfordærlige produkter

Det påhviler ethvert køleskibsrederi, der påtager sig transport af letfordærlige produkter, at sørge for, at de når frem til bestemmelsesstedet i god stand, hvorfor det forventes, at det pågældende skibs køleanlæg er driftsikkert, og at den foreskrevne temperatur i lastrummene bliver overholdt. Det er en forudsætning, at varen ved indlastningen er i orden, og om dette er tilfældet, kontrolleres af skibets styrmand. På søvakterne i de ældre skibe runderede et besætningsmedlem med en notesbog, hvori han nedskrev temperaturerne fra et utal af to grupper termometre. Den første kunne aflæses fra det åbne dæk, hvorunder hvert af de såkaldte dykrørstermometre var

ophængt. Den anden termometergruppe befandt sig nede i de vinterkolde lastrum, hvortil der var adgang gennem en lodret skakt. Det var ingen spøg korporligt og brat at skifte fra sommer til vinter og omvendt. Den kolde køleluft blev gennem kanaler cirkuleret af kæmpestore, brølende ventilatorer, anbragt i indbyggede tværskibs kasser, hvori de kuldeafgivende, rimdækkede køleslanger var placeret. Også inde i dette inferno skulle temperaturer aflæses. Vi kunne dog glæde os over, at vi i køletillæg oppebar et vederlag, der, iflg. min gamle afregningsbog, berigede mig med kr. 3,33 for ti dages indsats. Styrmandene så vi sjældent i lastrummene, da de i bestiklukafet kunne benytte sig af et apparat, der via slanger tilkendegav, når tilførslen af frisk luft til rummene var påkrævet.

Frugtlasten fra Buenos Aires blev losset i god stand, fordelt mellem Hook van Holland, Hamburg, Gøteborg og København, så det blev kun til korte havneophold. Dog måtte vi nok engang til Hamburg for at aflevere et restparti af de 37.000 kasser, som vi ialt havde bragt fra Argentina. Vi benyttede Kielerkanalen som genvej for efter udlosningen at sætte kursen mod Brazilien, hvor en citruslast, også til Nord-europa, skulle hentes i Santos. Friaftenen i Hamburg bød på fest i St.Pauli, sammen med en skolekammerat, som det lykkedes mig at opspore. Den brune farve hvilede over byen, stemningen var høj, det virkede næsten som om, at mange så frem til den revanchekrig, der en gang for alle burde genplacere fædrelandet i et dominerende højsæde. Således kom det dog heldigvis ikke til at gå.



På rejsen sydover bunkrede vi atter i Dakar (uden olieudslip), oplevede stegende tropevarme i Santos, hvor danske søfolk i sejlskibstiden døde som fluer i de år, den gule feber rasede. Nu var der dog intet at frygte. Lasten blev indtaget, og vi stævnedes atter mod nord, mod de samme bestemmelsessteder som forrige rejse. Vi var så heldige at kunne tilbringe Pinsedagene i København, fortøjet i Frihavnen ud for Århusgade. Under det fredelige frihavnsophold kunne jeg som ensom vagtsmand i sommernattens stilhed betragte de dengang ret så nye og beundrede S-tog, der kom og gik ved Nordhavn Station.

En last kartofler fra Terneuzen i Holland til nordspanske havne var næste opgave, der ventede os. Efter afsejlingen fra København var vi lige indenfor i Helsingør for at få ordnet det, man på engelsk kalder »a shave and a haircut« (en lynhurtig doksætning, bundrensning og -maling). Der skulle dog ikke gå lang tid, inden vi atter lå ved

Nymalet MARIA (ex HELGA, ex CARAVELLE) ved kaj i den hollandske havn Terneuzen.

(Foto: H&S)

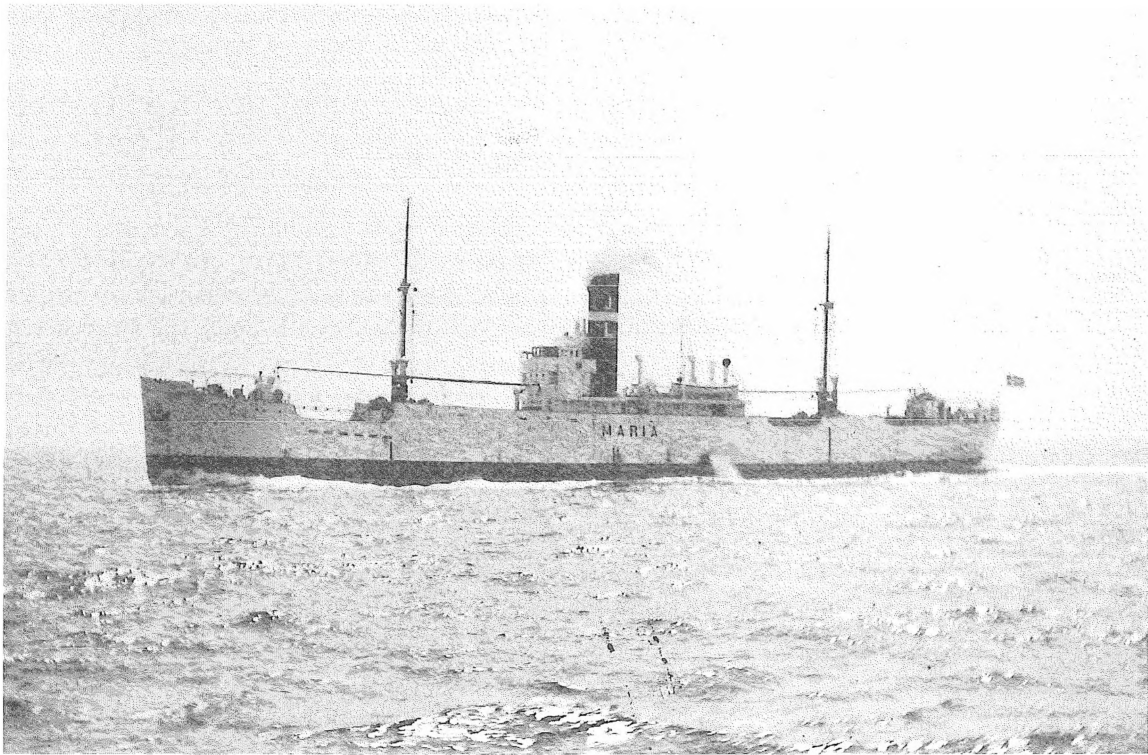
The newly painted MARIA (ex HELGA, ex CARAVELLE) at the quay in the Dutch harbour of Terneuzen.

(Photo: DMM)

dansk værft, men det var aldeles uforudset. Efter udlosning af hollændernes kartofler i La Coruna og Vigo lastede vi i Barcelona, Valencia og Cartagena abrikoser og blommer til London. Udbombede huse i Barcelona viste tydelige spor efter den for nylig afsluttede borgerkrig. Lidet anede vi, hvad der ventede det øvrige Europa.

Endnu inden vi var udlosset i East India Dock, udbrød der brand i lastrum 2. Med besvær fik Havnebrandvæsenet bugt med ilden, der havde fået et hårdnakket tag i lastrummets dengang benyttede brandfarlige korkisolering. Da skaden var omfattende, besluttede rederiet nok engang at lade eget værft i Aalborg istandsætte MARIA. Da hyrens størrelse ikke havde givet os muligheder for at købe aktier i skibet, passede det os udmærket at tilbringe nogle midsommerdage derhjemme, omend vi i de foregående måneder havde fået rigeligt med sol.

Opholdet i Aalborg kom til at vare fem uger, hvorunder kun kaptajn, en mester og en vagtsmand forblev ombord. Efter to ugers kærkommen ferie var jeg tilbage i skibet som vagtsmand (brandvagt) under hele den resterende tid ved Værftet. Aalborg var en venlig by, hvor jeg befandt mig godt. Med et overenskomstbestemt vederlag af Kr. 10,- pr. døgn følte jeg mig som en Krøsus – dette aldeles ikke sagt som en spøg.



Brandskadet MARIA i Nordsøen, sommeren 1939, på rejse fra London til Aalborg Værft. Med forfatteren til rors passerer søsterskibet STELLA. Det hvide dampudslip over skorstenen viser, at der hilses med tre lange og et kort stød fra sirenen. Agterude kippes der med flaget.
(Foto: H&S)

The MARIA, damaged by fire, in the North Sea in the summer of 1939, on its way from London to Aalborg Shipyard. With the author at the helm it is passing its sister ship the STELLA. The white puff of steam above the chimney shows that they are saluting with three long and one short blast from the siren. Aft the flag is dipped. (Photo: DMM)

Den truende 2. verdenskrig, som man frygtede, men som de færreste vel troede ville komme, var nært forestående. Den fik til følge, at der skulle gå seks og et halvt år inden jeg genså den hjemlige arne. Den 12. august 1939 forlod vi den gæstfrie Limfjordsby, efter at al ødelagt lastrumsisolering og træværk var blevet fornyet. Vi skulle tilbage til Middelhavet, da »Maria« var

sluttet for en rejse fra Valencia til Liverpool. Der var denne gang tale om noget så hverdagsagtigt som en last løg. Aalborg forlod vi med nye styrmænd. Var vi blevet spurgt, havde vi foretrukket at få en ny kaptajn. En sådan fik vi dog ikke, men til gengæld en kvindelig passager, den just tiltrådte l. styrmands viv, der fulgte med på bryllupsrejse, der som følge af den fore-

stående krig, skulle blive særdeles langvarig.

Efter at have lastet, liggende agterfortøjet i Valencia, i nærheden at et stort tysk skib, forlod vi havnen den 29. august i den tro, at der var fred og ingen fare, omend der var uro i det fjerne. Den 3. september, da vi befandt os i Biskayen brød krigen ud. Fra København indløb der telegrafisk ordre om, at der straks skulle males store danske neutralitetsflag, såvel på skibssiderne som på lugerne. En stilling blev rigget til, rød og hvid maling hentet frem fra maleskabet, hvorefter l. styrm. og jeg gik i gang udenbords. Optaget som vi var med penslerne, gik der nogen tid, inden vi opdagede, hvad der var ved at ske omkring os, noget der fik os til at spærre øjnene op. Hele horisonten rundt, nær og fjernt, var havet dækket af gråmalede krigsskibe i alle mulige størrelser og typer, fra torpedojagere til kæmpestore slagskibe. Åbenbart var det den franske atlantehavsflåde, der i hast var stået til søs fra Brest, for ikke at blive taget på sengen (i køjen) af tyske flyverangreb. En destroyer kredsede omkring os men åbnede ikke ild, da vi nok blev identificeret som fredelige danskere, fra hvem intet var at frygte.

I Liverpool var alt kaos. Lodsens kom ombord men anede intet om stedet, hvor vi skulle losse. Da det var afklaret, var der ingen bådmænd til at tage mod vores fortøjninger, så jeg fik pålagt opgaven ved at kravle op på kajen ad en af vores længste ledere. Gasmasker, en til hver ombordværende person, fik vi udleveret, og losningen gik straks igang. Skibet blev tømt på rekordtid. En formiddag blev vi overfløjet af larmende fly, og havnearbejderne fik

travlt med at komme fra borde skønt sirenerne forblev tavse. Det viste sig da også, at der var tale om R.A.F. fly. Den 7. sept. afsejlede vi med kurs mod Rio De Janeiro, uden denne gang overhovedet at have sat fødderne på engelsk jord.

I de kommende måneder havde vi det privilegium at forblive i den ret så fredelige Sydatlant, hvor vi dog var på tæt hold, da det lykkedes for engelske krydsere at få det tyske slagskib GRAF SPEE sat ud af spillet, ud for Montevideo. Sammen med andre J.L. skibe var vores faste beskæftigelse transport af citrusfrugt fra Rio til Buenos Aires. Vi følte med vores kollegaer hjemme i de kolde nordiske farvande, hvor talløse torpederinger og minesprængninger krævede ofre i rystende tal. Tiden var inde for os til en rejse nordover, da den sæsonprægede appelsinsejlad var slut for denne gang. Den 31. marts 1940 afsejlede vi fra Buenos Aires med last til Oslo, Gøteborg og København, æbler, pærer og druer, der utvivlsomt ville bringe glæde, hvor de kom frem. Den 9. april befandt vi os nær Nordbrasilens østligste hjørne. Stående til rors kunne jeg mærke på kaptajnen, at noget var galt, og pludselig busede det ud af ham: »Tyskerne har besat Danmark«. Jeg fik ordre til at lægge roret hårdt bagbord til den usædvanlige manøvre, der får et skib til at svinge hele 180 grader rundt. Vi var på vej tilbage, styrende mod det nærliggende Pernambuco, efter ordre fra København om at gå til neutral havn. Humøret var på nulpunktet. Hvad skete der mon derhjemme, og hvorledes ville vores egen fremtid forme sig?

Vi fik en trist og usikker ventetid i Pernambuco. Den stedlige engelske konsul



Forfatteren på landlovstur i Buenos Aires. Stråhat-ten, den såkaldte »donkey's breakfast«, var glemt ombord.

(Foto: Privatejet)

The author on shore leave in Buenos Aires. The straw hat, the so-called »donkey's breakfast«, had been forgotten aboard.

(Photo: Private owned)

forhørte sig ombord, om besætningen var villig til at sejle under engelsk flag, og til slutningen var enstemmig. Da der dog stadig intet skete, gik jeg til konsulatet for at forhøre mig om muligheden for udmønst-ring med et af de engelske skibe, der ikke sjældent anløb havnen. Jeg fik en venlig

modtagelse, dog ledsaget af en opfordring til at forblive i MARIA, hvilket måtte være bedst for alle parter. Da ventetiden fremdeles trak ud, søgte jeg, dog også uden held, hyre på et belgisk skib og på en af Fred. Olsens både. Materielt set kom vi ikke til at lide nød i Brasilien. I Pernambuco manglede der inter, hverken i butikkerne eller hvad adspredelsesmulighederne angik. Troperegnens daglige syndflod generede, så længe den stod på. Der var en spændende eksotisk atmosfære over stedet, men lysten og interessen til at delagtiggøre sig deri var, under de foreliggende omstændigheder, særdeles neddæmpet. Der var ellers nok at se på. Her i Nordbrasilens fattigste hjørne var der iøjnefaldende smukke og fattige piger i overflod, der prøvede at klare dagen og vejen som de bedst kunne.

Lige for øjnene havde vi den stedlige fiskerflåde, der var ret så speciel. Mange søgående fartøjer bestod af nogle få sammensurrede, tilspidsede træstammer, uden fribord, men forsynet med mast og sejl samt en primitiv enmands havebænk. Her placerede fiskeskipperen sig ved udsejlingen til det åbne hav. Når sejlet var bjerget derude var han næsten usynlig. Første gang man på dybt vand, langt fra land, oplevede et sådant møde, troede man ikke sine egne øjne: en mand siddende ensomt på en havebænk, med sin fiskesnøre og fødderne overspulet. Man var ikke utilbøjelig til at tro, at han også kunne gå på vandet.

Vi havde i Pernambuco selskab af D.F.D.S.' CALIFORNIA, der var ankommet nogle dage senere end os og lå fortøjet i nærheden. Tilstede var også en italiener,

AIDA LAURO fra Genua, men dens besætning gav vi en kold skulder. De tre skibe lå fortøjet på stribe langs havnens bølgebryder, og egen robåd måtte benyttes for at krydse den rasende strøm i Sao Francisco floden, der ikke sjældent blandt drivgodset medførte druknet hornkvæg. Vor høker afviste dog vore tilbud om at bjerge og leve-re et tilsyneladende endnu spiseligt eksemplar til en fordelagtig pris. Efter en tur i land måtte man fra kajen ved Toldboden praje med et MARIA Ohøj! for at blive afhentet. Vi danskere måtte anstrænge os for at råbe vagtsmanden op, men italienerne havde ingen problemer i den retning. Deres kraftige stemmebånd muliggjorde ubesværet normale samtaler mellem kaj og fjerntliggende skib.

Opholdet i Nordbrasilien kom til at strække sig over godt to måneder, men følte som mere end det dobbelte. Omsider lyste det, efter at igangværende forhandlinger om oplagte danske skibes overflytning til engelsk flag var gået i hårdknuder. De allierede tillod nu forsejling til Nordamerika af de skibe der lå med last i sydamerikanske havne. Vi afsejlede den 17. juni, og det skete uden tårer. I Buenos Aires havde vi haft forbindelse med den derværende danske koloni, og var til stadighed velkomne i Carlos Calvo i den danske kirke, der var samlingssted, også for flinke anden-generations jævnaldrende af begge køn. Vi havde glæde af underholdning, udflugter og familiebesøg, som blev arrangeret.

I Brasilien havde vi fornemmelsen af, at kun værtshusholderne og pigerne interesserede sig for os. De sproglige vanskelighe-

der var store. Befolkningens kendskab til fremmedsprog var på nulpunktet, og selv spansk, der ligner deres eget, kunne eller ville de ikke forstå. Vi savnede en af de velfærdssekretærer, der senere kom på mode. Kaptajnen havde nogen forbindelse med en dansk familie, der iblandt blev inviteret ombord. Den smukke lyshårede frue måtte jeg støtte, agten for tværs, da hun fra båden skulle bestige falderebstrappen. I messen kunne jeg prale med, at jeg under den lette kjole havde skimtet et nydeligt rundt knæ. Ingen af de slyngler ville tro, at det var sket ved et uheld.

Under frit lejde sejlede vi »indenskærs« til New York, hvor Frihedsgudinden ikke viste knæ, men dog blev hilst med begejstring. Vor frugtlast, der stadig var brugbar, blev oplosset, hvorefter vi gik til oplægning i Hudsonfloden (North River), oven for George Washington broen. Her sluttede vi os til en stribe af andre J. L. skibe, der lå opankret to og to, med forstævnene i modsat retning. De første dage forblev den menige besætning fuldtallig, men tilværelsen ombord i et oplagt skib forekom udsigtsløs. Da vor kaptajn tilmed fortsatte med urimelige chikaner fandt jeg, at det nu kunne være nok. En kammerat og jeg sagde vor hyre op (indgav vor afskedsbegæring) og pakkede vore køjesække. Få dage senere kunne vi udmønstre på et Standard Oil tankskib, hvor der var treskiftet vagt. (hver vagt på kun fire timer, afløst af otte timers frivagt). Det var næsten for godt til at være sandt.

MARIA blev senere overtaget af den amerikanske marine, og kom, under navnet URANUS, til at gøre krigen med i adskillige

krigszoner. Efter tilbageleveringen til rederiet, ankom hun til dansk havn i efteråret 1946, nok engang ribbet for sit køleanlæg. Også jeg var vendt tilbage til rederiet og havde lejlighed til at gense skibet i Randers, lastet med engelske kul. Aalborg Værft fik for tredje gang opgaven at række skibet en kærlig hånd, i form af en vellykket ombygning til skoleskib, som hvilket hun en årrække gjorde god nytte. Navnet var nu MARIA DAN. Afløst af nye og større skibe blev skibet i 1959 solgt til skibsreder Chr. M. Sarlis & Co. Piræus. Ved tilfældighedernes spil fik jeg lejlighed til at tage pæn afsked med skibet, jeg kendte så godt. Overdragelsen skulle foregå ved Svendborg Værft efter udlosning i Kolding af den sidste last. Her bordede jeg skibet og sejlede med til Svendborg, hvor jeg forestod opgørelse og afregning af de effekter, der ikke fulgte med i handelen. Den græske skibsreder var selv tilstede. Vi mødte ikke en benhård forretningsmand, men en elskværdig person, der efter papirernes underskrivelse inviterede kaptajnen, vor maskininspektør og mig til alle tiders festmiddag på Hotel Svendborg. Kokken blev kaldt ind fra køkkenet og af rederen nøje instrueret om hvorledes retterne ønskedes tilberedt. Frem til 1968 var skibet, under navnet MICHAEL, til gavn for det græske rederi. Det endte året efter sine vidt berejste dage, ophugget efter en maskinrumsbrand. Sic transit.

P.S. Jeg mindes en bemærkning, som den kendte skibsfører og forfatter, Joseph Conrad, citerede fra en gammel langfarts sømand: »Ships are all right – it's the men in 'em«... (i: *Mirror of The Sea*, chapter XXXV/BB).

Superreefers

Under 2. verdenskrig gjorde J. L. reeferbåde værdifuld tjeneste for de allierede styrker, armeret og ikklædt mørkegrå krigsmaling. Nogle, men ikke alle, kunne efter fredsslutningen vende hjem for at genoptage deres traditionelle beskæftigelser. Så hurtigt det lod sig gøre i de vanskelige efterkrigsår blev nye skibe bygget og sat i fart. De første efterkrigs-reeferbåde, de hvide og senere de rødmalede, var smukke skibe, en fryd for øjet med deres elegante linjer, hvor dækshus, skorsten, bro og styrehus var samlet midtskibs. Desværre forsvandt disse harmoniske træk, da senere skibe fik sådanne komponenter flyttet agterud, hvor også den smukke krydserhæk måtte vige for en nyskabelse, et fladt, stumpet agterparti. At også de diskrete, slanke lossebomme, med tilhørende master, måtte vige for en samling lidet klædelige, moderne dæskraner, var nok en brist i æstetikken. En anden nyhed var den såkaldte bulbstævn, som ej heller var nogen pryd, men heldigvis kun synlig når skibene var i ballast. At de pågældende skibe, teknisk og økonomisk betragtet, var deres ældre søstre overlegne, lader sig dog ikke bestride, men de havde ikke meget til fælles med fortidens hvide svaner.

Dog, tiden står ikke stille. Under navnet Projekt Skib gik en hjemlig forskningsgruppe i gang med at udtænke en skibstype, der skulle kunne sejle og fungere med det lavest mulige antal besætningsmedlemmer ombord. For at opnå dette skulle enhver form for anvendelig automatik nyttiggøres til at styre og overvåge skibets talløse, komplicerede funktioner, som hidtil havde krævet omfattende human tilstedeværelse.

Kendte firmaer, som Sperry og Søren T. Lyngsø, for kun at nævne nogle eksempler, blev inddraget som potentielle leverandører af det mest avancerede udstyr. Teknisk set blev resultatet af Projekt Skib over al forventning, idet det lykkedes at skabe en imponerende skibstype, der med den tilsigtede mandskabsstørrelse kunne manøvrere sikkert ud og ind af havn, besejle verdenshavene, laste følsomme produkter, holde dem nedkølet og bringe dem sikkert og i god stand til bestemmelsesstederne. Genial anvendelse af udviklet computerstyring og automatik indgik i områderne satellitnavigation, maskinrumfunktioner, havnemanøvrer, fortøjning, luge- og lastrumsindretning, og ikke mindst lastkølesystemet. Et køleskib af den pågældende type, med en besætning reduceret til seks personer, fik en bæreevne af ikke mindre end 16.600 ts.

Danyard i Frederikshavn fik ordren på at bygge fire af de nye skibe, heraf tre til Lauritzen Reefers. Under navnet DITLEV LAURITZEN, rederiets grundlægger, blev det første skib afleveret i 1990, efterfulgt af søsterskibene KNUD LAURITZEN og IVAR LAURITZEN. En detaljeret beskrivelse af de epokegørende indretninger og udstyret ombord i denne skibstype, kræver større spaltepads end her til rådighed. Derfor kun nogle orienterende eksempler og betragtninger herom.

En effektiv drift af et køleskib kræver, at lastning og losning kan afvikles på den kortest mulige tid. Dette blev i høj grad tilgodeset i de nye skibe med lastrum, hvis dimensioner var indrettet til at modtage fryselaster på nutidens paller og i contain-

ners. Mellemdækkene havde fri højde og styrke til at muliggøre brugen af gaffeltruks. Til forenkling af rengøringen efter udlosning var hidtidige trækledninger erstattet af aluminium. Den korrekte temperatur på rejsen blev overvåget og styret fuldautomatisk.

Afsejling fra havn: Kaptajnen alene på broen, bortset fra lodsens. Ordre gives til en enlig mand for og agter, til at lade fortøjningerne gå. Med de sidevendte propeller, en i hver ende af skibet, skubbes skibet fra kajen, og med hovedpropellen bringes skibet, uden medvirken fra maskinrummet, i fart fremover. Kaptajnen klarer det hele ved den halvmåneformede manøvre- og kontrolpult, hvorfra alt kan overskues. Skulle der opstå behov for at lade et eller begge ankre falde, ordnes også dette fra broen. Ankomst til havn forløber i omvendt orden. Den ældre søfarende vil have svært ved at tro, at håndteringen af fortøjningerne ved ankomst og afgang virkeligt kan klares af to mand, en for og en agter. Tidligere krævede det hele den samlede dæksbesætning, bortset fra manden til rors. (stand-by fore and aft at the pointed and the blunt end).

Kendsgerningen er, at det nye system virker i og med, at samtlige fortøjningsswirer, spring og de, der vender for- og agterud, står permanent på hver sit eget spil, som den ensomme, nærværende solomand styrer fra sin manøvreplads. Tidligere var den flyvende kasteline den uundværlige, første forbindelse med den ventende bådmand på kajen. Forfatteren må med skam tilstå, at han har svært ved at forestille sig, hvorledes kastelinen lader sig erstatte, men

hvem ved – måske har den trods alt overlevet?

Med forholdene i førkrigstidens mindre køleskibe in mente kan det være lidt svært at sætte sig ind i, hvorledes det mon fornemmes at sejle i et stort nutidigt skib med dets få folk ombord. Før: mindre skibe

med stor besætning. Nu: store skibe med lille besætning.

Tidligere var det ikke altid Vorherres bedste børn, vi var henvist til at samsejle med, men meget har jo heldigvis ændret sig til det bedre. Jeg ønsker vore dages søfolk gode rejser, held og lykke.

Refrigerator Ships Past and Present

Summary

The grey-haired author of this article sailed in his younger days on one of the Lauritzen pre-war steam-driven reefers, which differed substantially from their successors of today. He gives a vivid description of the hard work involved when handling the heavy and often impractical equipment used in those days on deck and in the cargo holds.

The author was one of the Danish crew sent to Le Havre to man the vessel in question after its years under the French flag. The ship sailed on routes between South America and Northern Europe until the outbreak of World War 2. On that very day the Danish ship was in the Bay of Biscay and was nearly run down by what appeared to be the entire French Navy from battleships to small craft. After discharging its cargo in Liverpool, which was preparing for war, the ship proceeded to South America, where she was engaged in the fruit trade between Rio de Janeiro and Buenos Aires. Homeward bound when the Germans invaded Denmark the ship called at Pernambuco, Northern Brazil, and was finally laid up in New York. Here the author left the ship and was lucky to find other berths. He did not miss the Danish captain, whom the author describes as

having certain features in common with the famous Captain Bligh from the good British ship *Bounty*. Unlike Bligh, however, the Danish captain was not set adrift, although he certainly aspired to it.

In many parts of the world where refrigerator vessels come and go, ships painted a flamboyant red and marked Lauritzen Reefers are frequently present nowadays, loading or discharging their cargoes for or from distant lands. Today the Lauritzen Company owns some of the world's largest and most modern ships and they are fitted for the ultra-efficient transportation of refrigerated products. These remarkable fine ships are the successful result of extensive studies undertaken some years ago by a group of Danish naval architects and related specialists. The most outstanding feature of these Danish-built vessels is that they are designed to be operated by a crew of only 6 men, despite the fact that their imposing loading capacity is 16.600 tons. This remarkable result was obtained through an integrated control system –ISC, which comprises navigation, manoeuvring, and the supervision of the engine room, cargo and containers.

Christian Lund:

Peter F. Heering var andet end fabrikant af Kirsebærlikør

Forfatteren er kendt af mange af museets venner som en flittig skribent i Handels- og Søfartsmuseets årbøger, og her fortsætter han sin interessante og vidende række af artikler om rederierne og deres skibe.

Peter Frederik Suhm Heering blev født den 19. oktober 1792 i Roskilde som søn af konsumtionsforvalter Otto Carl Heering (3. oktober 1732 – 16. februar 1795) og Christiane Petrine Beate Margrethe Wineken (7. februar 1761 – 2. september 1821). Der var fire børn i familien; Peter var den næst yngste og var kun fire år gammel, da hans fader døde. Otto Heering var syvende slægtled i Heering-familien, sønnen Peter således det ottende – men som historien udvikler sig, bliver han i det efterfølgende betegnet som første generation i den nulevende familie.

Som 14-årig kom Peter F. S. Heering i lære hos urtekræmmer Johan Heinrich Ostermann Carstensen på en 7-årig lærekontrakt »udi urtekræmmer handelen« fra 1. januar 1807 til 1. januar 1814 i dennes butik i en kælder på hjørnet af Laksegade i København.

Efter udstået læretid fortsatte Peter F. S. Heering nu som urtekræmmersvend hos sin principal indtil 1. oktober 1815, hvorefter

han fik beskæftigelse hos grosserer J. B. Wolffsen på Christianshavn med kontor-, pakhus- og toldbodforretninger.

Den 13. november 1818 fik Peter F. S. Heering næringsbrev, og gennem et lån fra en god ven på 2.000 rigsbankdalere kunne han så 1. december 1818 begynde sin egen urtekræmmerforretning i kælderen på det søndre hjørne af Admiralgade og Boldhusgade (nr. 225).

I sin forretning påbegyndte han så, ved siden af handelen med urtekræmmervarer, tilberedelse (fabrikation) af kirsebærlikøren, efter en opskrift han havde fået af urtekræmmer Carstensen's enke. Likøren blev verdenskendt og -berømt, først som »(Heering) Cherry Cordial«, senere som »(Heering) Cherry Brandy« og nu som »Peter Heering Liqueur«. Ikke mindst kendt er kirsebærlikøren blevet i Singapoore, hvor den indgår som en af de væsentligste ingredienser i den på Raffles Hotels bar så berømte »Singapore Gin Sling«.

Peter F. S. Heering giftede sig 19. februar 1831 med sin kusine Karen Nicoline Mørch (19. februar 1805 – 2. februar 1872).

Kirsebærlikørens sejrstogt medførte hurtigt, at han indså det nyttige i at kombinere handel (eksport og import) med søfart, så i 1833 lod han sit første skib, skonnerten

Portræt af Peter F. Heering (1792-1875). Urtekræmmer, grosserer, skibsreder og grundlægger af Heering-dynastiet i fem generationer på Christianshavn. (Fra: Poul Drachmann: *Peter F. Heering 1818 - 1. December 1918*)

Portrait of Peter F. Heering (1792-1875). He was a grocer, a wholesale merchant, a ship owner and the founder of the Heering dynasty, which lasted for five generations on Christianshavn. (From Poul Drachmann: Peter F. Heering 1818 - 1. December 1918)

ARNOLD (opkaldt efter hans førstefødte søn), bygge i Svaneke. Alle hans efterfølgende ni¹ skibe blev ligeledes bygget dér, så Peter F. S. Heering har virkelig været en god kunde hos skibsbyggerne i den bornholmske by og var derved med til i en lang årrække at skabe det økonomiske grundlag for byens trivsel.

Rederidriften sendte hans skibe rundt i verden. På skibene var medlemmer af Heering-familien ofte at se som kaptajn. De fleste rejser foregik i nordeuropæisk fart eller på Middelhavet, men der var også mange oversøiske rejser til Vestindien, Brasilien og Vestafrika. På udrejserne medtog kaptajnerne flere kasser kirsebærlikør, som vakte begejstring, hvor de blev landsat. Hver flaske var dengang, ligesom det stadig er tilfældet i dag, mærket med firmaets motto »Handel & Søefart«. I Caribien er der således fundet gamle flasker, der har indeholdt Cherry Heering-likør – fremstillet af kirsebær fra Danmark og sukker fra en vestindisk ø! På hjemrejserne fragtedes ofte sukker til kirsebærlikørfremstillingen.

Som den driftige købmand Peter F. Heering var, søgte han efter nye områder til at



Handwritten signature: P. Heering

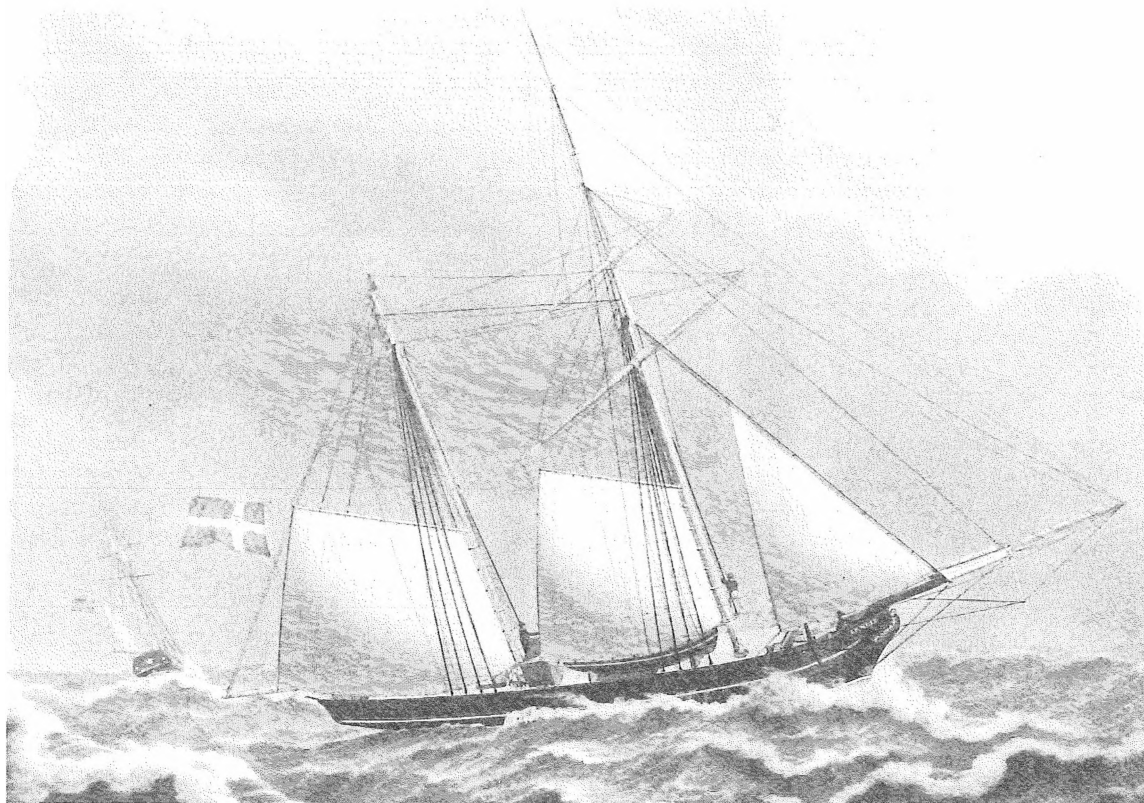
udvide sin virksomhed. En sådan niche fandt han i farvandene omkring den islandske syd- og østkyst – fiskeri efter havkal,

hvor han fik beskæftigelse for to af sine skibe, indtil han solgte dem til islandske købmænd.

Briggen FYLLA foretog et par rejser til Batavia (nu Jakarta) i Insulinde, det gamle hollandske navn for det land, der nu hedder Indonesien. Den første rejse varede fra juni 1849 til april 1850, den anden fra juni 1850 til januar 1851, og på udrejserne fragtedes blandt andet kassevis af kirse-

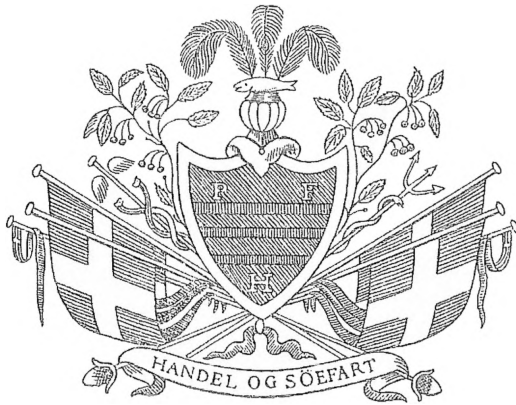
bærlikør til Colombo, Singapore og Batavia; på hjemrejserne kautsjuk (gummi), teaktræ og sukker.

Briggen FLINK udførte i 1867 en redningsdåd i den engelske kanal, da skibet under kommando af Johan Heering, Peter F. Heerings nevø, bjærgede 12 mand af besætningen og kaptajnens hustru fra den engelske damper BRISTOL, medens det ikke var muligt at redde kaptajnen og tøm-



Tomastet skonnert ARNOLD af København. Peter F. Heerings første skib. Bygget af skibsbygmester, konsul Jens Müller Nansen i Svaneke, Bornholm 1833. (Foto efter tegning i farver af Jacob Petersen i H&S)

The 2-masted schooner ARNOLD of Copenhagen, Peter F. Heering's first ship. It was built by Jens Müller Nansen, a master shipbuilder and consul, in Svaneke, Bornholm in 1833. (Photo from a drawing in colours by Jacob Petersen in the DMM)



Hver eneste flaske fra Peter F. Heerings firma var og er stadig mærket med firmaets motto: »Handel og Søefart«. (Fra: Povl Drachmann: *Peter F. Heering 1818 - 1. December 1918*)

Every single bottle from the firm of Peter F. Heering was and still is marked with the firm's motto: »Handel og Søefart« (trade and shipping). (From Poul Drachmann: Peter F. Heering 1818 - 1. December 1918)

mermanden, inden skibet gik ned. De redede blev sat i land i Cherbourg, hvor den engelske konsul ville betale for forplejningen ombord, men det blev afslået. Fra det engelske »Board of Trade« modtog Johan Heering senere et lommekronometer med inskriptionen »Presented by the British Government to Captain Heering of the Danish brig »Flink« for his humanity and kindness to the crew of the s.s. »Bristol« of Liverpool in Nov. and Dec. 1867.«

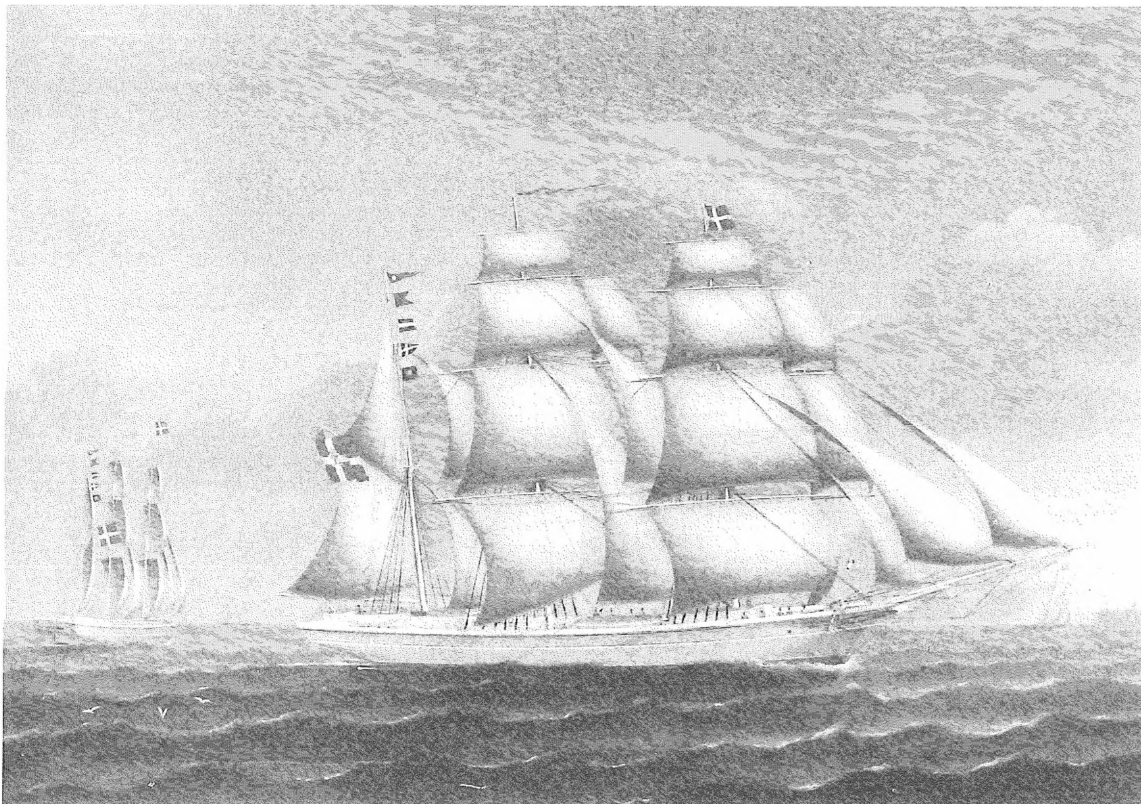
Peter F. Heering var meget nationalsindet; hans hjerte bankede varmt for sønderjydernes sag under opgøret om Slesvig-Hol-

sten. Da krigen brød ud i april 1848, tilbød han straks Den kgl. Danske Marine at stille to af sine skibe til rådighed – vederlagsfrit – til transport af materiel eller tropper. Briggen FRODE blev forhalet til Flådens Leje ved Holmen i København for at blive klargjort, men sandsynligvis blev hverken dette eller det andet ikke-navngivne skib sat ind i transporter til Sønderjylland.

Likørens sejrstogt medførte også, at Peter F. S. Heering kunne udvide forretningen. På en auktion 21. februar 1839 købte han for 13.500 rigsbankdalere² af boet efter etatsrådinde Marie Kofoed ejendommen³ Ovengaden neden Vandet nr. 11 – den kendte »Heerings Gård«, som senere blev udvidet med et sidehus og et pakhus, der strakte sig helt ud til Wildersgade.

Gården blev i 1970'erne solgt til den daværende Privatbanken (nu Merita Nordbank), som benyttede ejendommen som repræsentationslokaler. Heering-familien havde da forinden flyttet produktionen af kirsebærlikøren til Dalby i Sydsjælland, hvor den fortsatte, indtil Heering-familien solgte sin virksomhed i 1990 til Danisco-koncernen.

Den Heering'ske sejlskibsflåde måtte – efter verdenshandelskrisen i 1857 og dampskibenes indtrængen på oceanerne – erkende, at sejlskibenes æra var ved at komme til ende. Skibene blev efterhånden solgt, således at der kun var to brigger tilbage, da Peter F. S. Heering døde 6. december 1875. De blev hurtigt solgt af hans bo til skibsreder Rasmus Petersen, Assens, der i forvejen ejede tre sejlskibe.⁴



Tremastet bark SVANEN af København. Bygget af skibsbygmester Hendrik Hansen i Svaneke, Bornholm 1858. (Foto: H&S)

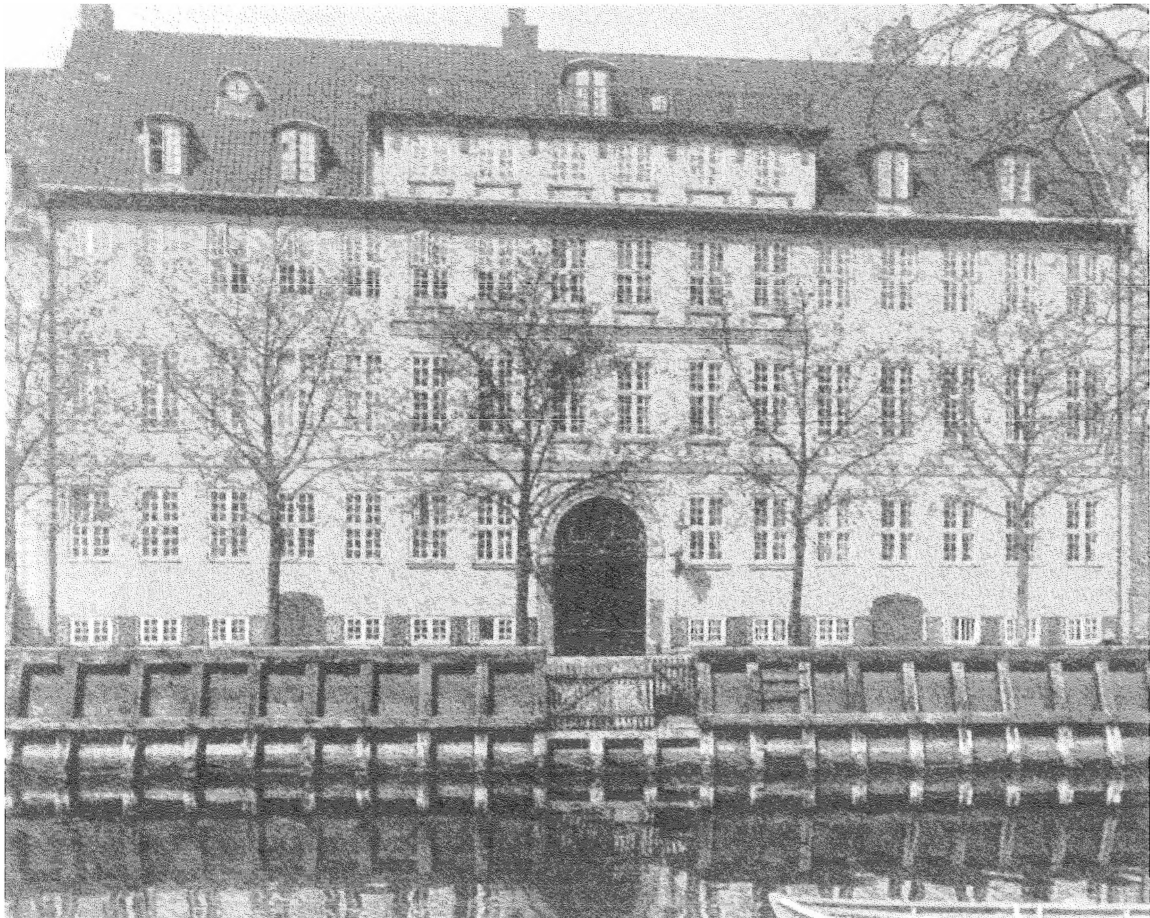
The 3-masted bark SVANEN of Copenhagen. It was built by master shipbuilder Hendrik Hansen in Svaneke, Bornholm in 1858. (Photo: DMM)

Peter F. S. Heering havde i årene inden sin død dels kunnet kalde sig (sejlskibs)reder, men også fabrikant fremfor urtekræmmer. 1. september 1868 havde han optaget sønnen (2. generation) Peter Nicolai Heering (16. december 1838 – 1. februar 1924) som medansvarlig deltager i firmaet (og rederiet).

Peter Nicolais søn William Heering (tredje generation, 8. april 1876 – 21. juli 1936) blev først født året efter, at sejlskibsrederiet

havde ophørt sin virksomhed. Han blev optaget som medlem af Firmaet Peter F. Heering i 1902, hvor også hans broder Harald (8. august 1879 – 24. juni 1933) blev medejer.

Som sit kontorflag til sejlskibsrederiet havde Peter F. S. Heering valgt en blå stander med en hvid syttakket stjerne⁵. Det var dette flag, som kom til at skabe problemer, da hans efterkommere i 4. og 5. generation ville genoptage rederidriften i 1957.



»Heerings Gaard« på Christianshavn. Opført 1785. Den imponerende facade med 16 fag mod kanalen og med seks fag på kvisten.
(Efter brochure om Peter F. Heering)

»Heerings Gaard« (Heering's House) on Christianshavn. Built in 1785 it has an impressive front with 16 windows facing the canal and 6 in the attic.
(from a brochure about Peter F. Heering)

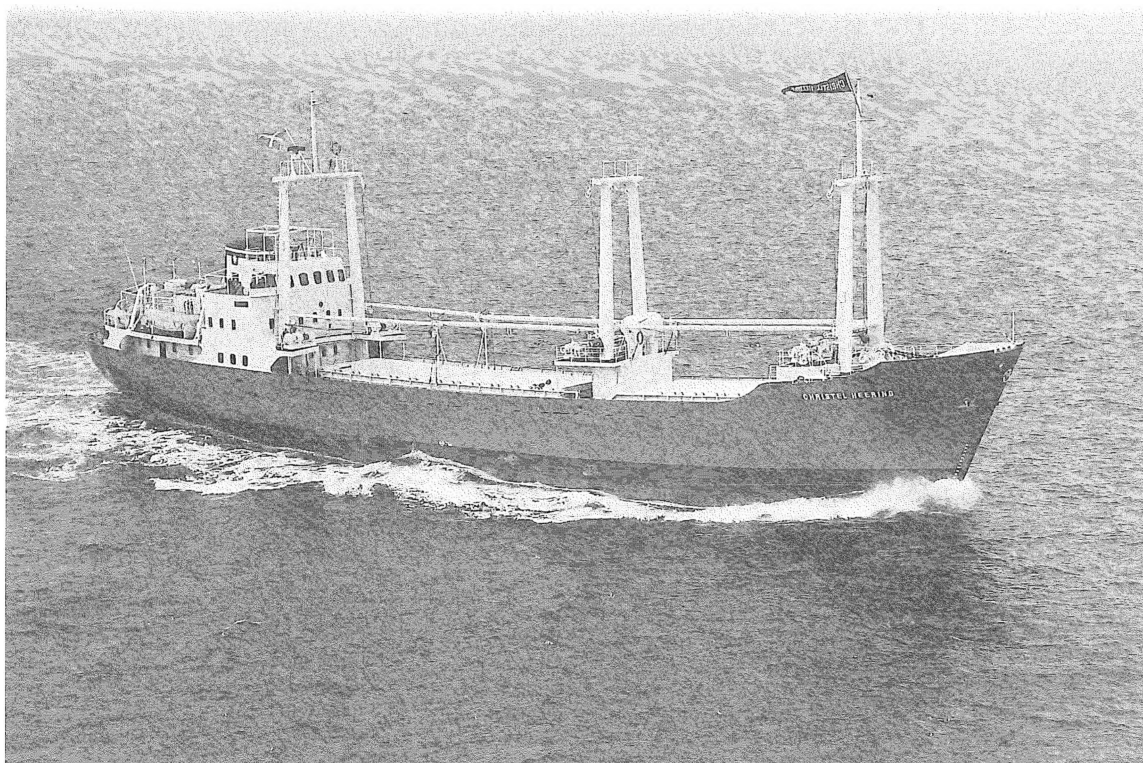
Det var så hans søn, fabrikant Peter F. S. Heering (fjerde generation, 5. april 1908 – 15. juni 1987), som tilskyndet hertil af sin yngste søn William Heering (femte generation, 7. april 1937–) lod det gamle sejlskibsrederi genopstå som et moderne mo-

torskibsrederi ved kontrahering af to coasters, hver på 2.350 tdw i Århus.

Da Heering-familien nu søgte om tilladelse til den blå stander, fik den afslag fra søfartsmyndighederne. A. P. Møller-rederierne havde nemlig i henhold til lov af 26.

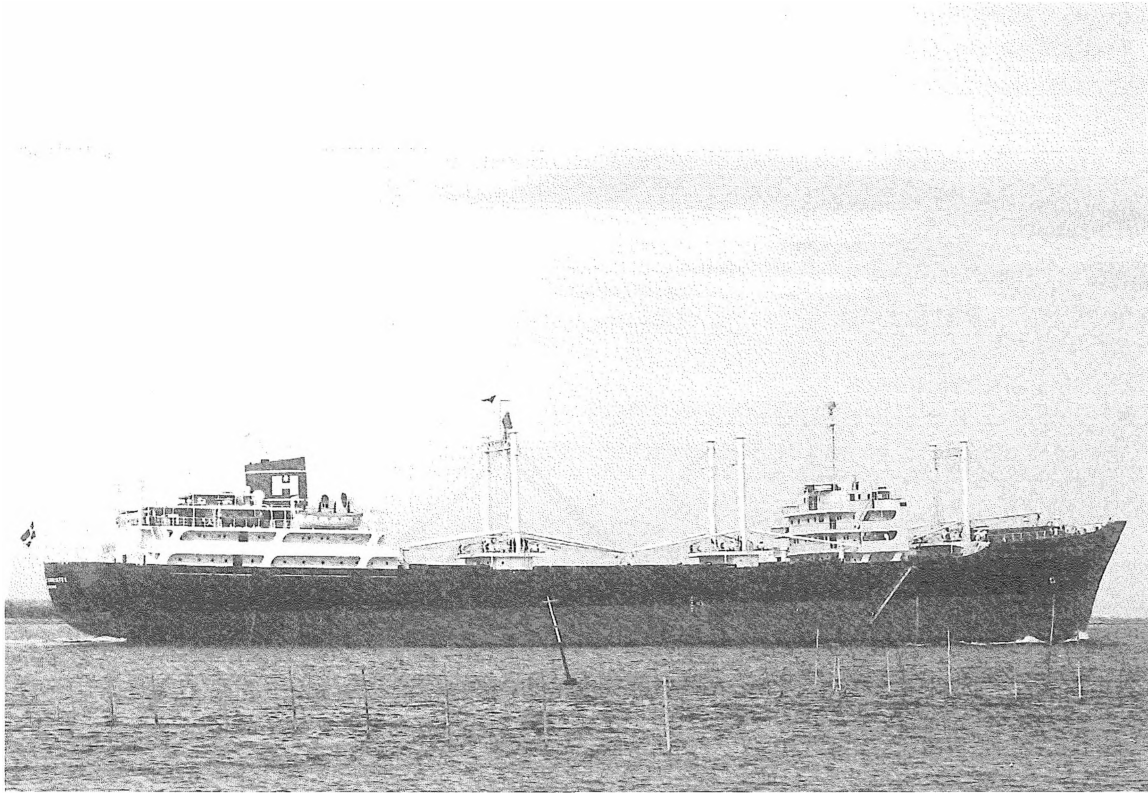
august 1941 om registrering af skorstensmærke og kontorflag registreret som skorstensmærke en sort skorsten med blå bælte, hvori på begge sider en hvid syvstjerne og en blå stander med en hvid syvstjerne⁶. Registreringsnumrene var nr. 21 for

A/S Dampskibsselskabet Svendborg, nr. 22 for Dampskibsselskabet af 1912 A/S og nr. 23 for Interessentskabet mellem D/S Svendborg og D/S af 1912. En henvendelse til A. P. Møller-rederierne i efteråret 1956 om ophavsret til kontorflaget blev



M/S CHRISTEL HEERING (2.350 tdw.). Leveret fra Aarhus Flydedok & Maskinkompagni 1958. Solgt fire år senere til: Cia Nacional de Navegación, Bogotá og omdøbt til CATAIMA. (Foto: Fredfeldts Sanling/H&S)

The M/S CHRISTEL HEERING (2.350 dwt.). It was delivered by the Aarhus Floating Dock and Machine Co. in 1958. It was sold four years later to Cia Nacional de Navegación, Bogota and renamed the CATAIMA. (Photo: Fredfeldts Collection /DMM)



M/S HEERING CHRISTEL (50.489 tdw.). Heering's sidste skib. Leveret fra Burmeister & Wain 1974. Solgt tre år senere til: A/S Kosmos (Anders Jahre), Sandefjord og omdøbt til JACARA. (Foto: Fredfeldts Samling/H&S)

The M/S HEERING CHRISTEL (50.489 dwt.), Heering's last ship. It was delivered by Burmeister and Wain in 1974 and sold three years later to: A/S Kosmos (Anders Jahre), Sandefjord and renamed the JACARA. (Photo: Fredfeldts Collection /DMM)

mødt med blank afvisning, og det var først efter personlige møder mellem skibsreder A. P. Møller og fabrikant Peter F. Heering, at sagen ordnedes med, at det genoplivede Heering-rederi – der ville bære betegnelsen »Cherry Heering Line« – fik registreret (som nr. 264) sit skorstensmærke og kontorflag som:

»På begge sider af en blå skorsten, mel-

lem de to smalle hvide bæltter, bogstavet H i hvidt. Over den vandrette streg i bogstavet H en hvid syvstjerne.

Som kontorflag: et blå stutflag med bogstavet H i hvidt. Over den vandrette streg i bogstavet H en hvid syvstjerne«.

Det ny rederi var et rederi med fart på. I løbet af sit kun 20-årige liv (fra 1957 til

1977) nåede Cherry Heering Line at få leveret seks nybygninger – fra 2.350 tdw coasters til en 50.000 tdw bulkcarrier – købt fem skibe, få solgt nybygningskontrakten for to skibe før søsætning og at få et totalforlis. Omsætningen af skibe var stor – ét skib nåede kun at være i rederiets eje i fire måneder (HEERING MILLE i 1965); den længste tid noget skib havde under kontorflaget var 7 år (HEERING ROSE 1962-1969).

Skibenes skrog blev malet i en dybrød farve, overbygningen i lysegrøn farve for derved at markere »den nære forbindelse mellem de danske kirsebær og det Heering'ske navn«, og samtidig kunne et ønske fra A. P. Møller-rederierne om at respektere den nyligt indførte lyseblå farve på Mærsk-skibenes skrog opfyldes.

Nu protesterede skibsreder Knud Lauritzen imod brugen af den røde farve, som han anså Rederiet J. Lauritzen havde retten til at anvende. En sammenligning med CHRISTEL HEERING og KISTA DAN, der begge lå ved Kgl. Grønlandske Handelsplads i Aalborg, viste dog en så tydelig forskel på den røde farve, at Knud Lauritzen trak sin protest tilbage.

Driften af rederiet blev forestået af William Heering, der blev yngste medlem af Danmarks Rederiforenings bestyrelse og fik adskillige andre tillidshverv inden for skibsfarten. Han var således også den yngste dommer i (medlem af) Sø- og Handelsretten. Driften fandt sted i tæt samarbejde

med A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs særlige befragtningsfirma, A. N. Petersen, fra administrationsbygningen Frederiksgade 17 i København, hvor også Cherry Heering Line – og William Heering – fik kontorer.

Oliekrisen i 1973 efterfulgt af et voldsomt fald i fragtraterne som følge af den faldende verdenshandel kombineret med overflod af tonnage, som langt oversteg behovet for transportere med skibe, bevirkede, at rederiet så sig nødtvunget til at indstille driften i 1978, efter at det sidste skib var blevet solgt i marts 1977.

I 1980 slog William Heering sig ned i Hong Kong, hvor han i dag driver en velfungerende virksomhed med det af ham oprettede selskab Sinodan Trading.

Hans ældre broder fabrikant Peter Heering (26. august 1934 –) har efter Heeringsselskabernes ophør i 1990 beskæftiget sig med en række forskellige opgaver. Blandt andet er han siden 1987 formand for udlandsdanskernes forening, Dansk Samvirke. Bomærket for denne snart 100-årige forening var indtil et par år siden en tegning af »Kronborg om Styrbord«, et syn som tidligere udlandsdanskere, der dengang kom sejlene hertil på besøg i hjemlandet, fik tårer i øjnene af at se. Foreningen afholder hvert år i juni sit store møde i Riddersalen på Kronborg med en forudgående gudstjeneste i Slotskirken.

Peter F. S. Heerings sejskibsflåde 1833-1876

| Navn | Commerce læster | Register tonnage | Bygget | Bemærkninger |
|-------------------------------|-----------------|------------------|-----------|--|
| ARNOLD skonnert | 46,5 | | 20/8-1833 | Solgt 1855 til B. Riber, Dragør |
| THORVALD brig | 70 | 146? | 1838 | Forlist 6/6 1865 ved Løkken på rejse Newcastle/ Vestervik med kullast; besætningen på 9 mand blev red- det |
| SKJOLD skonnertbrig | 56,5 | | 3/6-1840 | |
| GORDIUS | 18,5 | | 3/1-1842 | Solgt 4/4-1849 til N. N. Bryde |
| FRODE brig | 92,5 | 176 | 10/7-1843 | Solgt 19/1-1876 til Rasmus Petersen, Assens, for DKK 22.000 |
| ROBERT skonnert | 30,5 | | 24/2-1845 | Solgt 30/1-1856 til J. F. Thomsen, Island |
| FYLLA brig | 92,5 | 183 | 6/7-1848 | Solgt 2/11 1872 til H. C. Bertelsen mfl., Dragør |
| CASTOR slup | 41,5 | | 22/6-1849 | Solgt 1857 til H. P. Rønne, Rønne |
| FLINK brig | 64,5 | 126 | 3/5-1851 | Ombygget 1868 til skonnertbrig, solgt 23/12 1876 til Rasmus Petersen, Assens |
| SVANEN bark | 135 | 277 | 6/10-1858 | Solgt 29/10 1872 til C. S. Sørensen, Thisted for 18.000 Rdl. |

NOTER

- A) En commerce læst svarer til ca. 2 register tons
- B) Register Tonnagen er fra »Danmarks Handelsflaade« (Flagbogen), 1873
- C) Alle 10 skibe er bygget i Svaneke. De første 9 af skibsbygmester, konsul Jens Müller Nansen. Det sidste skib af Hendrich Hansen (1819-1891), der fik borgerbrev som skibsbygmester 27. december 1850
- D) Byggedatoer (bilbreve) er fra P. A. Gruelunds notater
- E) Skibslisten er udarbejdet med venlig bistand af skibsfører Poul Sonne, Svaneke.

Cherry Heering Line - flåde 1957-1977

| Navn | TDW | Bygget | Bemærkninger |
|--|--------|---|--|
| m/s CHRISTEL HEERING | 2.350 | Leveret 26/3 1958 fra Aarhus Flydedok & Maskinkompagni (nr. 103), Århus, til Peter F. Heering (Cherry Heering Line) | Solgt 19/3 1962 for GBP 178.000 til: Cia Nacional de Navegación, Bogotá Omdøbt »Cataima« |
| m/s MILLE HEERING | 2.350 | Leveret 6/10 1958 fra Aarhus Flydedok & Maskinkompagni (nr. 104), Århus, til Peter F. Heering (Cherry Heering Line) | Solgt 7/5 1963 til: Eimskipafelagid Islands, Reykjavik Omdøbt »Bakkafors« |
| m/s HEERING ROSE | 6.075 | Leveret 28/4 1962 fra Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri (nr. 358), Helsingør, til Peter F. Heering (Cherry Heering Line) | 26/9 1966 overført til: Kom.selskabet af 26/9 1966 Solgt 19/5 1969 til: Fairplay Schleppdampschiffs-Reederei R. Burchard GmbH, Hamburg Omdøbt »Lucy Borchard« |
| m/s HEERING CHRISTEL ex POLARVIND | 13.210 | Leveret marts 1957 fra Kieler Howaldtswerke (nr. 1041), Kiel, til Melsom & Melsom A/S, Larvik | Købt 27/7 1964 af Peter F. Heering (Cherry Heering Line) Solgt 15/8 1967 til: Altair Maritime S.A., Monrovia (manager Finmar Shipping Ltd. v/E.P. Kounais, Piræus) Omdøbt »Aquila« |
| m/s HEERING MILLE ex ROLV JARL | 13.065 | Leveret december 1958 fra Rheinstahl Nordseewerke (nr. 310), Emden, til Det Nordenfjeldske A/S, Trondheim | Købt 9/7 1965 af Peter F. Heering (Cherry Heering Line) for GBP 575.000 Solgt 10/11 1965 for GBP 685.000 til: Neptune Nav. Corp.) Artemis S.A.) Monrovia Catalax S.A.) Omdøbt »Malaga« |
| m/s HEERING SUSAN | 15.615 | Leveret 29/12 1966 fra A.G. Weser, Werft Seebeck (nr. 920), Bremerhaven, til Peter F. Heering (Cherry Heering Line) | Solgt 15/1 1969 til: Cia de la Paloma S.A.) Cia Naviera del Sur) Panama Cia Naviera Republica) (Rederi-A/B Nordstjernen, Stockholm) Omdøbt »Star Procyon« |

| Navn | TDW | Bygget | Bemærkninger |
|---|------------------|--|---|
| m/s HEERING LOTTE | 15.615 | Leveret 10/5 1967 fra A.G. Weser, Werft Seebeck (nr. 921), Bremerhaven, til Cherry Heering Line | Solgt 18/10 1971 til: Cia de la Paloma S.A.) Cia Naviera del Sur) Panama Cia Naviera Republica) (Rederi-A/B Nordstjernen, Stockholm) Omdøbt »Star Alcyone« |
| m/s HEERING KIRSE ex SANDAR | 13.400 | Leveret august 1963 fra Marinens Hovedverft (nr. 149), Horten, til Viriks Rederi A/S, Sandefjord | Købt 28/12 1968 af Kom.selskabet af 19/8 1968 for USD 2.100.000 8.-9/12 1971 sunket på position 30°14'N-173°46'V på rejse fra Manzanillo til Tokyo med majs Kaptajn og 4 mand omkom: 12 mand reddet af norsk »Puna« 19 mand reddet af amerikansk »Montana« |
| m/s m/s | 16.277 16.277 | Kontraheret 16/11 1968 hos A/S Framnæs mek. Værksted (nr. 176 og 177), Sandefjord, til Cherry Heering Line | Kontrakterne solgt 16/4 1970 til Cie Maritime des Chargeurs Reunis, Paris. Nr. 176 »Norbella« leveret 25/7 1970 Nr. 177 »Norlanda« leveret 29/3 1971 |
| m/s HEERING ELSIE ex LOUCAS N | 14.350 | Leveret marts 1964 fra Jos. Boel & Fils (nr. 1368), Tamise, til Loucas Nomicos, Piræus | Købt 14/7 1970 af Kom.selskabet af 26/9 1966 for USD 3.350.000 Solgt 29/5 1973 til: Ceylon Shipping Corp., Colombo, for USD 3.200.000 Omdøbt »Lanka Shanti« |
| m/s HEERING MILLE ex VILLE DE METZ | 43.300 | Leveret maj 1967 fra Ateliers et Chantiers de Dunkerque et Bordeaux (nr. 251), Dunkirk, til Armateurs et Gros Porteurs Associés (A.G.P.A.) (manager Soc. Maritime de Gerance et d'Etudes (Eurotramp) & Soc. Navale et Commerciale Havraise Peninsulaire (N.C.H.P.) | Købt 7/3 1972 af Kommanditselskabet af 19/8 1968 Solgt august 1976 til: Spalmatori Cia Naviera S.A., Panama Omdøbt »Irene S. Lemos« |

| Navn | TDW | Bygget | Bemærkninger |
|----------------------|--------|--|---|
| m/s HEERING CHRISTEL | 50.489 | Leveret 26/1 1974 fra Burmeister & Wain (nr. 851), København, til Interessentskabet »Heering Christel« | Solgt 11/3 1977 til: A/S Kosmos (Anders Jahre), Sandefjord Omdøbt »Jacara« |

Noter

1. Ifølge en brochure fra »Cherry Heering Line« fra oktober 1958 havde Peter F. Heering en sejl-skibsflåde på 12 skibe. I »Familiebogen« af Peter N. Heering omtales kun 10 skibe, og jeg har heller ikke kunnet finde navnene på flere end disse. Hvilke to skibe, der således måtte mangle, må derfor henstå i det uvisse.
2. I Bo Bramsens bog »København før og nu« anføres, at købesummen for ejendommen var 18.000 rigsbankdalere »i rede sølv«, og at ejendommen blev købt i 1838.
3. Ejendommen var opført i 1785 som bryggergård af søkaptajn Hans Pedersen Kofoed. Der var på hver af hovedetagerne 16 fag vinduer mod Christianshavns Kanal, foruden en kvist på 6 fag.
4. Skonnertbriggene ALERT bygget 1855, CERES bygget 1869 samt jagtgalcasen DELPHIN bygget 1846.
5. På et billede af SVANEN, gengivet i »Fra sejl til diesel«, bind 2, side 154, ses standeren med stjernen tydeligt.
6. Den lyseblå stander med den hvide syvttakkede stjerne havde først været benyttet som kontorflag på skibsreder A. P. Møllers faders, kaptajn Peter Mærsk Møllers første skib, S/S LAURA, 320 tdw, bygget 1876. Der knyttede sig den historie til flaget, at ved en lejlighed år forinden, da P. M. Møller var fører af et sejlskib og havde hustruen Anna Møller med på rejsen, var hun blevet alvorlig syg. Efter købet af LAURA i 1886 skrev han til hustruen om baggrunden for sit nye skorstensmærke, at »den hvide Stjerne er et minde om den Aften, jeg saa inderligt og ængsteligt bad for Dig og bad om det Tegn at maatte se en Stjerne paa den graa overbetrukne Himmel«.

Kildemateriale

- »Familiebogen – Optegnelser om min Slægt« af Peter N. Heering, 1912, indledningens sider XIII-XIV.
- »Dansk Biografisk Leksikon« 1902 og 1912. Cherry Heering Line brochure, oktober 1958.
- »Vikingen«, nr. 1, januar 1962. Forsidebillede af barken SVANEN efter maleri af Adolf Bock, givet i I. C. Hempels Skibsfarvefabriks afrivningskalender 1962.
- »Fra Sejl og Diesel« af F. Holm-Petersen og A. Rosendahl:
Bind 2, side 154. Billede af SVANEN, hvor standeren ses tydeligt samt
Bind 3, side 282-404, oversigt over danske sejlskibe.
- »København før og nu og aldrig« af Bo Bramsen og Palle Fogtdal, bind 7, side 262-265.
- »Ved Rettidig Omhu« af Ove Hornby.
- »Dansk Søfarts Historie«, 1998, bind 4 (1814-1870), side 69. Billede af Peter F. Heerings første skib, skonnerten ARNOLD.
- »Danmarks Handel og Søhandel«, Nyt Nordisk Forlag 1919, bind 2, side 34-35.
- »Danmarks Handelsflåde i året 1873« ved A. Schneider.
- Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:
F. Frederichsens oversigt over danske damp- og motorskibe
Heering-Rederiet 1957-1978
Museets arkiv over danske sejlskibe
P. A. Gruelunds notater.

Korrespondance med:
direktør William Heering, Hong Kong
fabrikant Peter Heering, sr.
skibsfører Poul Sonne, Svaneke og
Sandefjordmuseerne, Sandefjord.

Peter F. Heering Was More Than Just a Manufacturer of Cherry Liqueur

Summary

The name of Peter F. Heering is especially known in connection with the manufacture of cherry liqueur. However, the Heerings were also known as a family of ship owners: they owned sailing ships in the years 1833-1875, and motor ships in the years 1957-1977. In the sailing ship period their fleet consisted of 10 ships, ranging from small sloops to large brigs and a bark. After Peter F. Heering's death in 1875 the last two ships were sold by his estate to another ship owner in Assens. The family's motor ship era was brief but very active. A total of 13 ships were contracted, pur-

chased and sold, and one was totally wrecked. The first ships were coasters of 2,350 d.w.t., and the last one was a bulk carrier of more than 50,000 d.w.t.

Heering's house flag in the sailing ship period was a blue pennant with a white seven-pointed star. When the motor ship company was about to start the Heerings had to find another flag because the A.P. Møller shipping companies had long since registered their house flag with a white seven-pointed star. The new Heering flag was a blue square flag with a white H with a white seven-pointed star over the middle of the H.

Ole Mortensøn: Rudkøbings Barkskibe

Ole Mortensøn, der er inspektør på Langelands Museum, har allerede et anseligt søhistorisk forfatterskab bag sig. Han har bl.a. skrevet om »Sejlskibssøfolk - fra det sydfynske øhav« og »Renæssancens fartøjer«, og her følger så en artikel om Rudkøbings barkskibe i 1800-tallet.

Somme tider arbejder en historie på at skrive sig selv. Det var i alt fald tilfældet, da jeg på Langelands Museum igennem nogle år havde tænkt på at undersøge, hvorfor den lille søfartsby Rudkøbing i en periode i forrige århundrede havde adskillige barkskibe i søen. Fra Faaborg kendte jeg kun en eneste bark, byens flagskib, nemlig FÆDRENES MINDE, senere omdøbt til INGEMANN. Den var bygget i Flensborg og købt derfra til Faaborg i 1850-erne af et konsortium af byens største købmænd. Ved Svendborgsund og i Marstal var flere kendte barkskibe hjemmehørende. I Troense var flagskibene barken SVENDBORG hjemskrevet 1855-1870 og barken CERES 1867-1878. Begge var bygget i Troense og CERES blev i øvrigt solgt til Kgl. grønlandsk Handel og overlevede i Handlens tjeneste helt til 1931. Andre Svendborg-barkskibe var CATHARINA i Kinafarten, og barkskibene ALVILDE og ALBIS, begge i fart til Amerika – også kaldet vestfarten. Marstal havde adskillige barkskibe i forrige århundrede,

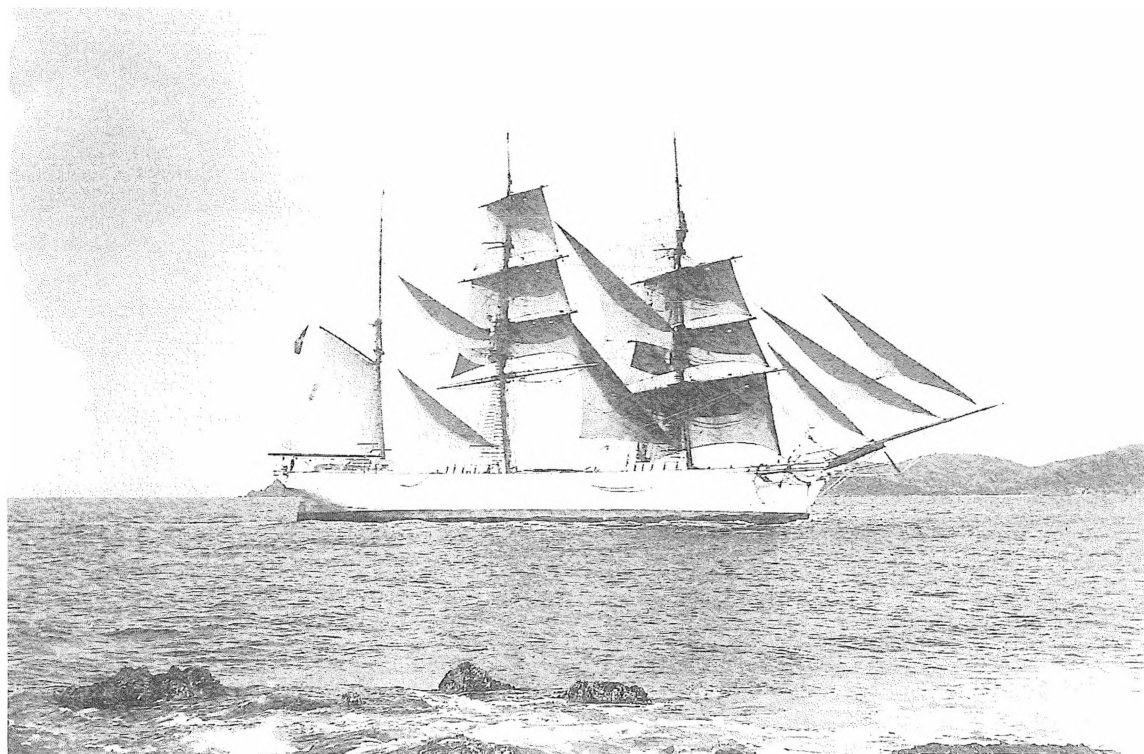
hvoraf ét især var berømt, nemlig AGENT PETERSEN, som var bygget i byen i 1893. »Agenten« var i mange år regnet for marstalflådens smukkeste skib. Joh, barkskibe var beundret som sjældne fugle i den store flok af sejlere fra Sydfyn og Øerne. Rudkøbing kunne i perioden 1875-1900 mønstre 8 barkskibe. Hvordan gik det til?

I løbet af to år indløb den ene hilsen fra fortiden og barkskibene efter den anden. Først kom et brev indeholdende en række gamle gulnede dokumenter med venlig hilsen fra Kåre Lauring på Handels- og Søfartsmuseet. Dernæst kom en henvendelse fra en enkefru Kamma Wilhjelm i Valby og en dag kom pensioneret sømand, Robert Poulsen, ind ad døren for at aflevere sin fars søfartsbog og nogle erindringer fra dennes sejlads med et Rudkøbing-barkskib. Ydermere kom der en henvendelse fra Korsør om en galionsfigur stammende fra et barkskib fra Rudkøbing og fra Gentofte kopier af en gammel søfartsbog. Den slags »kædereaktioner« sker så sjældent, at man fristes til at tro, at det ikke er en tilfældighed. Historien ville skrives! Nuvel her er den så.

Det startede i 1874. Den 17. februar skrev Langelands Avis: »Paa det herværende Skibsværft udvikles en storartet Virksom-

hed. Efter at det Skib der nu er under Bygning, er færdigt, vil der efterhaanden blive bygget to Barkskibe; det ene til Dhrr. Kon-

sul Petersen og Kjøbmand Bendixen; det andet til Hr. Kapt. E. Nielsen som Hovedinteressent«. Den 22. august var Lange-



Barkskibet CECILIE af Rudkøbing fotograferet under sejl ved Skt.Thomas i 1898. Barkskibet var tremastet og kom nummer to i rækken i 1800-tallets skibshieraki kun overgået af fuldskibet. Skibet havde tre master og førte tre forsejl, var fuldrigget på fokke- og stormast, mens mesanmasten var rigget med gaffelsejl, barksejlet, og gaffeltopsejl. Dobbelte mærssejl blev almindelige på større skibe som også førte røjler eller som det kaldtes bovenbramsejl. Efterhånden byggede man i stål store barkskibe, som var fire- og femmastede og havde såvel dobbelte bramsejl som mærssejl. Disse skibe kunne i en periode konkurrere med dampskibene.

(Foto: H&S)

The bark CECILIE of Rudkøbing photographed under sail near St. Thomas in 1898. The bark was a three-masted ship and came in second in the ship's hierarchy of the 19th century, only beaten by the full-rigged ship. The ship had three masts and carried three headsails. It was full-rigged on the fore and main mast, while the mizzenmast was rigged with gaff sails, the bark sail, and gaff-topsails. Double topsails were common on larger ships, which also carried royal sails. Gradually large barks built of steel became more and more common, and these were four- or five-masted ships with double topgallant sails as well as double topsails.

(Photo: DMM)

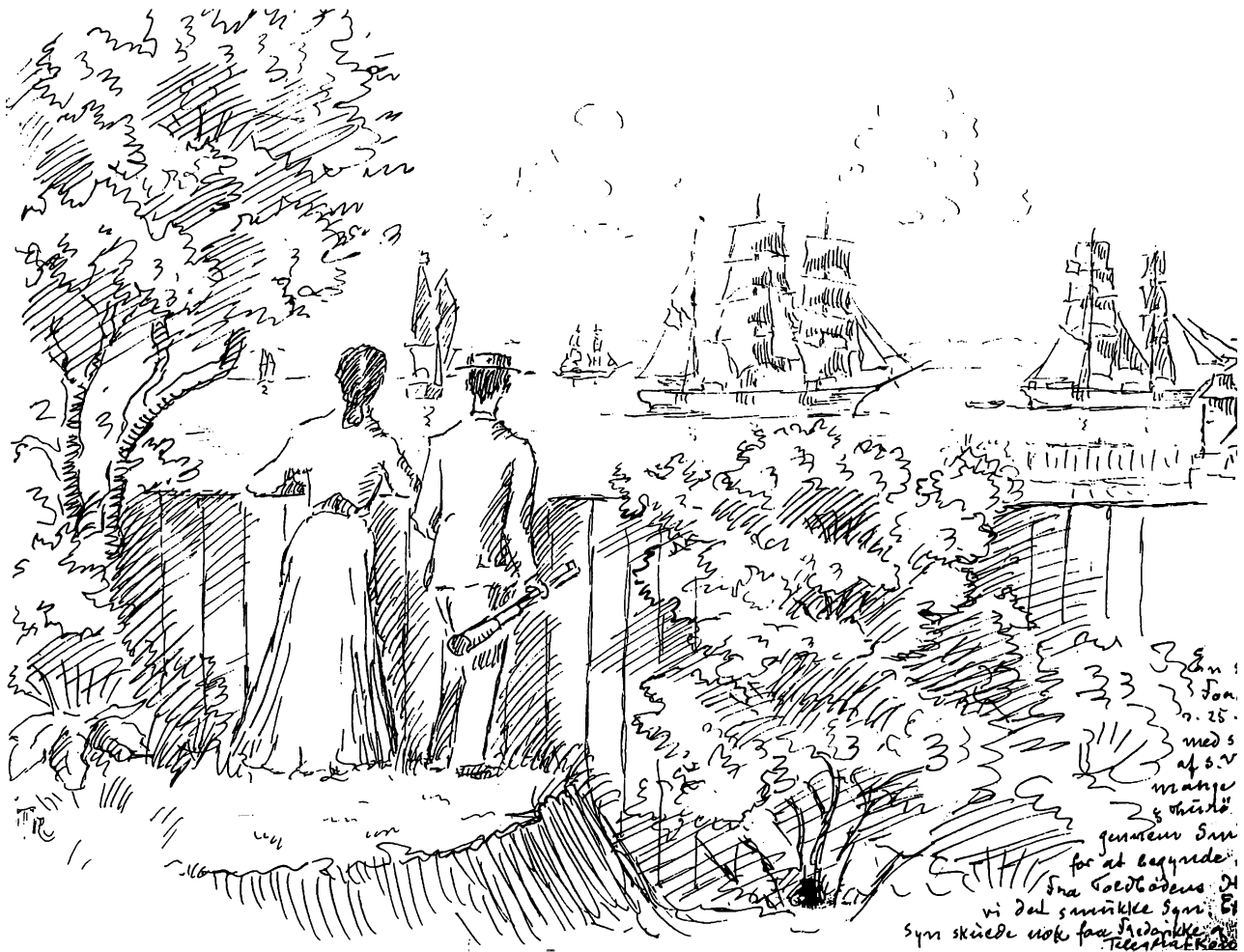
lands Tidende ligesom den halve by på pletten ved stabelafløbningen af den første bark: »Det største Skib, som nogensinde er bygget her, løb igaar Eftermiddags af Stabelen fra Hr. Boas' Værft. Det er en Tremaster (Bark), bygget af J. Boas jun., til Skibsreder og Skibsfører E. E. Nielsen, der foreløbig vil føre det. Skibet, hvori alle tre Undermaster allerede vare anbragte, og som fik Navnet »Alida«, er 230 Register-Tons drægtig; det gled stolt og majestætisk, under Musik, ud i sit Element, og kun ved den Omstændighed, at en Trosse sprang, skete det lille Uheld, at Skibet løb længere end beregnet og tørnede mod nordre Havnemole, hvor et Stykke Bolværk knustes, uden at »Alida« led nogensomhelst Skade!« Den 19. september gik det løs igen. Langelands Avis skrev: »Atter i gaar Eftermiddags glædedes man her ved det smukke Skue, at et nyt, smukt og solidt Skib løb i Søen fra Hr. S. Boas' Byggeplads. Dette Skib (et Barkskib), der er det største her nogensinde er bygget erholdt Navnet »Cecilie« og tilhører d.Hrr Konsul Petersen, Kiøbmand H. C. Bendixen og flere«.

På baggrund af de to søsætninger kunne avisen i januar 1875 med samme lokalpatriotisme konstatere: »Rudkjøbings Handelsflåde er i det forløbne Aar blevet forøget betydelig og ifølge en Oversigt i Fyns Stiftstidende er Rudkjøbing den af alle Stiftets Byer, hvis Skibsfart i Aarets Løb tog det største Opsving«. Fra 1878 findes en opgørelse. Rudkøbing Tolddistrikt havde 51 skibe med tilsammen 3.869 Registertons drægtighed og 15 af disse var over 100 tons og heraf var de to barkskibe og to brigger

over 200 tons, mens to andre brigger var over 150 tons. Briggerne var MARIE, JOHANNES og BRØDRENE bygget i Rudkøbing henholdsvis 1865, 1871 og 1874 - samt JOHANNE en tyskbygget brig fra 1867, men indkøbt i 1873. Hertil kom en række skonnertbrigger. Joh, det gik godt for søfarten i den lille langelandske købstad, men hvad var baggrunden for disse forholdsvis store skibe?

Årsagen var en række Rudkøbing købmænds og skibsrederes succes i vest- og langfart. Det var især sejladserne fra Europa til de dansk vestindiske øer og til lastepladser i Mellem- og Sydamerika, som gav god fortjeneste. De udgående laster fra Europa var mest stykgods. Returlasterne var fra Mexico og fra Venezuela og hollandsk Guyana med »logwood«, farvetræ og »dividivi«, bælgkapsler, der brugtes til garvning, og fra Brasilien kaffe. Af og til foretog skibene rejser til Det indiske Ocean eller Stillehavet. Bark CECILIE ankom således fra ostindiske farvande – hvor den havde været i fart i en årrække – til København i 1881 efter 40 dages rejse fra St. Croix og Puerto Rico med en ladning sukker og rom.

Alle skibene i vestfarten var hvidmalede, for bedre at kunne modstå varmen i troperne. Det var tit et problem med lange perioder under ladning, at fribordet tørrede ud. Efterhånden som skibet blev lastet, kom de udtørrede nåd under vand, og det gav lækage. Det var også nødvendigt af hensyn til træborende orm i de tropiske farvande, at kobber- eller zinkforhude skibene. Almindelig praksis var stadig at



Tegning af farvandet ud for Lohals en forårsdag 1887. En brig og en bark går op i Storebælt.
(Tegning af Ivar T. Rohde i Rudkøbing Byhistoriske Arkiv)

*Drawing of the channel off Lohals on a spring day in 1887. A brig and a bark on their way into the Great belt.
(Drawing by Ivar T. Rohde in the Rudkøbing Town Archives)*

udsmykke stævnen af skibene med galionsfigur. Både ALIDA og CECILIE havde kvindelige stævnfigurer. Barkskibene var forsikret og måtte med års mellemrum besigtiges for at holde deres klasse i Lloyds og Bureau

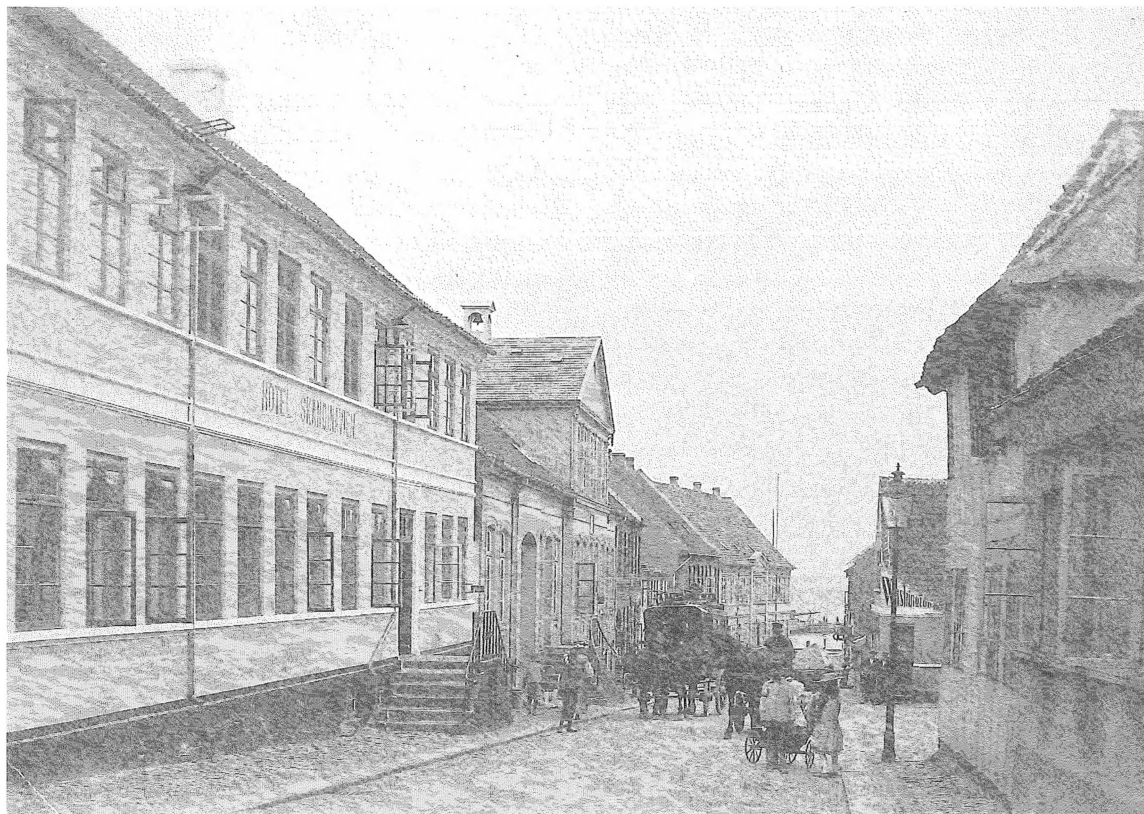
Veritas. Der blev skam gået grundigt til værks.

CECILIE blev i 1881 besigtiget – bolte og planker udtaget. Og resultatet af synet blev omhyggeligt noteret. »Besigtiget under Gil-

lingen i fuld Plankebredde hvorved Hæk-
bjælker og Speiltømmer har været ganske
blottet og befundet sig ug!«. I året 1901
blev CECILIE atter besigtiget og fik
bemærkningerne: »Træ meget godt, Indre
godt, Skrog meget godt under Vandet«.
Dog alderen fornægtede sig ikke: »Skro-
gets Linjer lidt løftet over Midten, endnu
dog af ringe Betydning«. Interessant er et

notabene i 1881 »Indfyldt Salt ved de
angrebne Tømmer« – en meget gammel og
effektiv trækonserveringsmetode.

Hvem var rederne bag byens »hvide flåde«?
De var en ret snæver kreds af velhavende
lokale købmænd og skibsførere med tætte
forbindelser og karakteristisk for denne
rederiform var der mellem 2-8 parter i



Brogade var en skibsredergade i Rudkøbing. Der
boede skibsredere og skibsførere i snart sagt hver
andet hus. Længst nede ved havnen lå byens
største købmændsgård, Strandgården.
(Foto: Langelands Museum)

*Brogade was a street in Rudkøbing that was full of
shipping companies. It had ship owners and ship's
masters living in almost every second house. The
town's largest merchant house, Strandgården, was sit-
uated at the bottom of the street by the harbour.
(Photo: Langelands Museum)*

hvert skib. Brødrene Nielsen var de toneangivende. De var fem brødre, alle sønner af færgemand N. P. Nielsen (1792-1851) i Brogade og de blev alle dygtige købmænd eller skibsførere, oven i købet havde alle bopæl i deres barndomsgade. Erik Emilius Nielsen i Brogade 11 var kaptajn og skibsreder og havde MARIE og ALIDA. Briggen BRØDRENE var ejet af fire af brødrene, nemlig købmand Feodor Nielsen og Carl Nielsen, begge Strandgården i Brogade med hver en tredjedel samt Erik Emilius Nielsen og William Nielsen, senere hotel Skandinavien i Brogade, hver en sjettedel. Den sidstnævnte ejede og førte en periode skonnertbriggen ELISABETH og skonnertbrig OTTO, der også tilhørte byens hvide flåde.

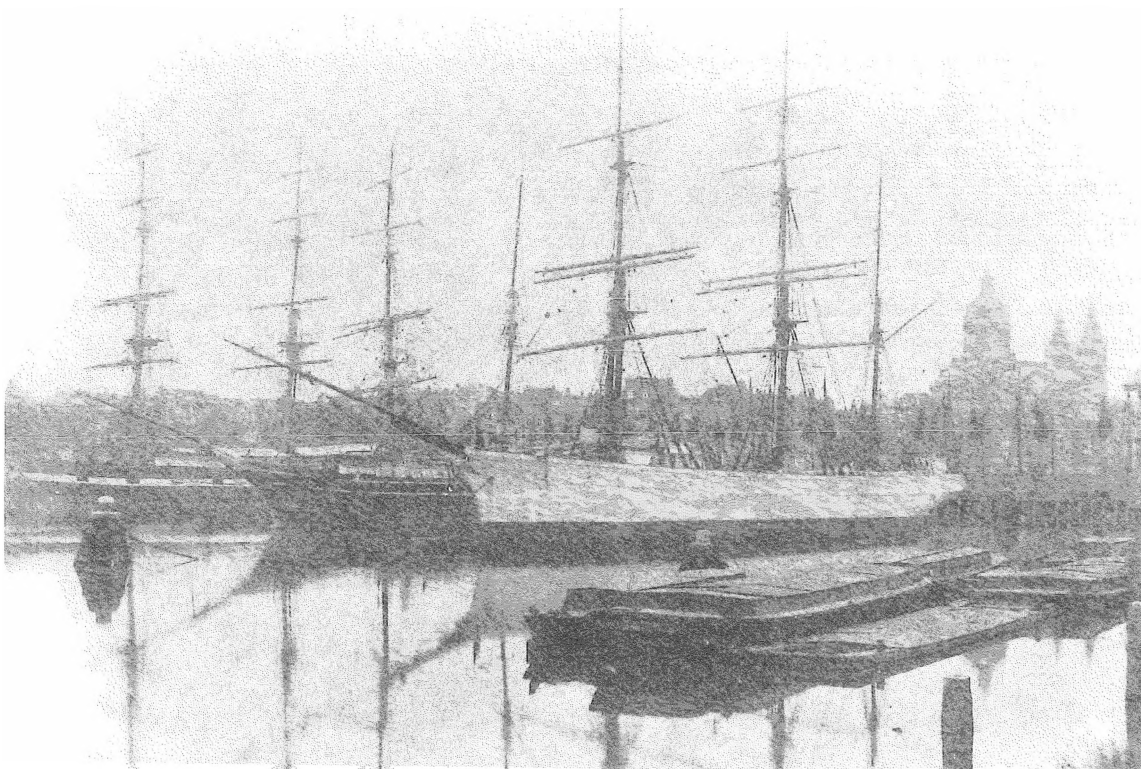
Den anden skibsrederslægt var også langelandsk. Den hed Petersen og boede i Brogade 7. Købmand Johannes Petersen var skibsfører og blev købmand i 1838. Ved hans død i 1872 overtog sønnen konsul Emil Petersen rederiet. Dette omfattede bark CECILIE, brig JOHANNES samt skonnertbrig MARTHA. Endnu et skib tilhørte den hvide flåde, brig JOHANNE ejet og ført af skibsfører Hans Tøsing Andersen med bopæl i Strandgade.

Det var almindelig praksis, at skibsføreren tog part i skibet og typisk for familieredieriet foretrak man en yngre bror. Det var f.eks. tilfældet for bark CECILIE, hvor Hans Oluf Petersen, en yngre bror til konsul Petersen var parthaver og fører. Hvad der var knap så almindelig var, at han med få afbrydelser førte barken i et par og tyve år. Kaptajn Petersens kendskab til skibet og farten var utvivlsomt stærkt medvirkende til

at netop CECILIE klarede sig bedre end gennemsnittet. Først da synet svigtede gik han i land. Han blev helt blind og levede i sit hjem plejet af en søster, indtil hans logglas løb ud.

Besætningerne i barkskibene var 12-13 mand og rejserne på varmen var eftertragtede af unge danske søfolk, som var oplært i Nord- og Østersøfarten.

En ung sømand fra Sydlangeland, Niels Jakobsen Christensen, mønstrede hele tre gange i barken CECILIE. Første gang i 1884 i Amsterdam som ungmand. Skibsfører var da A. Andresen. Skibet var bestemt til en rejse til Surinam og retur. Rejsen kom rigtigt nok til at gå til Paramaribo i Surinam, men barken anløb derpå Laguna i Mexico, Sankt Thomas og returnerede til Hamborg, hvor han afmønstrede. I september 1886 kom han om bord igen i Hamborg, nu som letmatros. Skibsfører var H. O. Petersen. Skibet var bestemt til Port Elisabeth i Sydafrika og rejsen gik videre til Sankt Thomas, Christiansted, Stockholm og Rudkøbing, hvor han afmønstrede i juli 1887. Tredje rejse var han 2. styrmand i CECILIE, stadig med H. O. Petersen som fører. Mønstringen var i oktober 1889 og fandt sted i Amsterdam, hvorefter skibet løb til Paramaribo, Sankt Thomas, St. Croix, Falmouth (for ordre) og København. Vi ser her det faste mønster i sejladsen ud fra Hamborg eller Amsterdam med last af stykgods – hjem via de dansk vestindiske øer med sukker til Europa. Det er også værd at bemærke, at barkens besætning var mønstret for én rejse – dvs. ud og tilbage, modsat i skonnerterne, hvor hyren



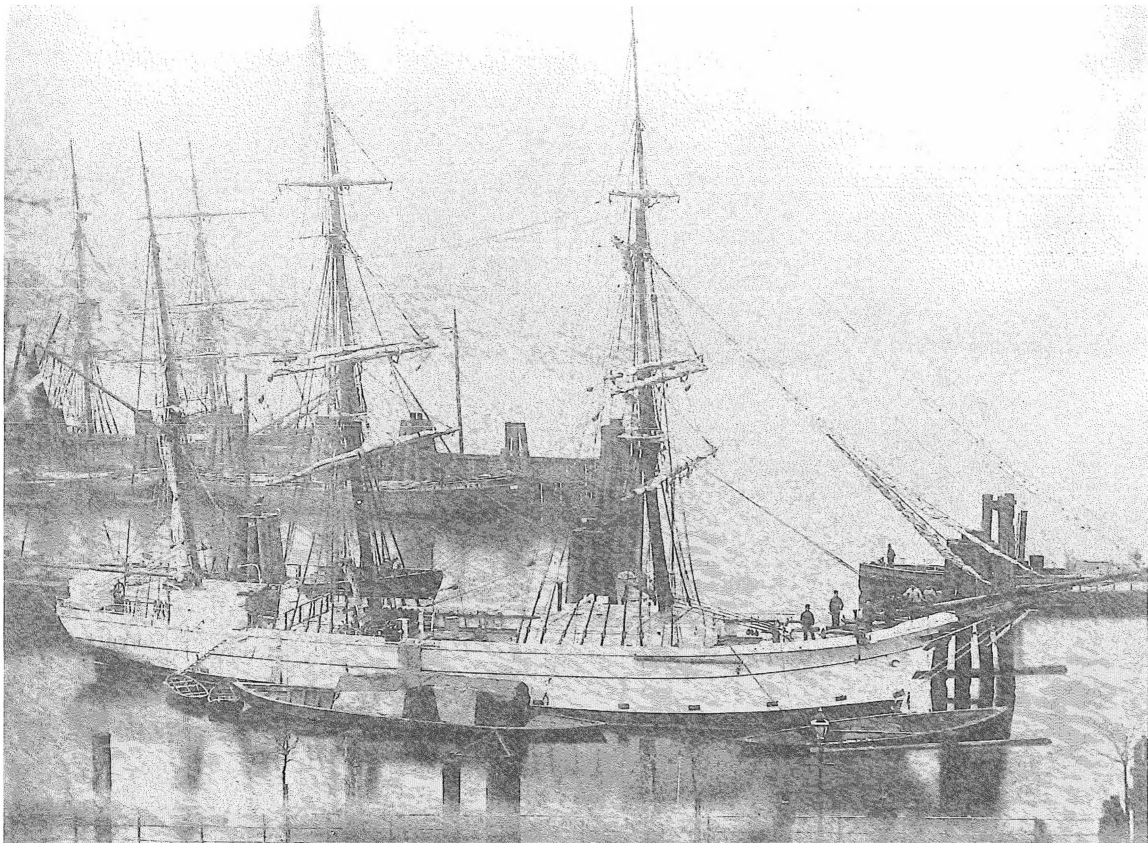
Barkskibet CECILIE af Rudkøbing, fotograferet i Amsterdam.
(Foto: Søfartsarkivet, Svendborg og Omegns Museum)

*The bark CECILIE of Rudkøbing photographed in Amsterdam.
(Photo: The Naval Archives, Svendborg og Omegns Museum)*

ikke blev opsagt, før skibet igen var i dansk havn.

Nye skibsredere kom til i Rudkøbing. Det var slægten Havemann. I 1879 købte købmand Johan Carl Havemann, broderen Peder Sofus Carl Havemann og købmand Frederik Winding, en bark til byen. Den hed CONDOR og målte 410 brt. og var bygget i Åbenrå i året 1861, altså et stort, flot og forholdsvis nyt skib. Barken blev ført af kaptajn P. S. C. Havemann, som førte den i to år i vestfart og rundt Kap Horn.

CONDOR var meget rank og den væltede engang i Hamborg, da den næsten var udlosset for salpeter. På en anden rejse fra Laguna til Europa blev besætningen stærkt afkræftet af beri beri. »Det hvidmalede skib ligger badet i solen – solsejlene er kommet op og mandskabet i fuld gang med at spule og pudse«, skrev førstestyrmand P. M. Rasmussen i Rio de Janeiro i december 1880. I juli 1881 ankom CONDOR til Falmouth med 6.000 sække sukker fra St. Croix efter 28 dages rejse. Barken fortsatte



Barkskibet CONDOR fotograferet i Hamburg Segelschiffhafen omkr. 1880.
(Foto: H&S)

*The bark CONDOR photographed in Hamburg Segelschiffhafen around 1880.
(Photo: DMM)*

til Ystad med sukkeret. På rejse fra Hamborg med jernbanesveller og -skinner til San Francisco mødte barken storm i Sydatlanten og en jernbaneskinne, som kom i drift i lasten, gik gennem skibssiden. Da besætningen ikke kunne holde skibet læns ved pumperne, blev det besluttet at styre mod land og CONDOR blev landsat på Patagoniens kyst ved udløbet af Rio Negro den

26. december 1881. Alle besætningsmedlemmer blev reddet.

Købmand Johan Carl Havemann gik i 1884 fallit – den største fallit i byens historie, hvilket dog ikke skyldtes CONDOR, som var godt assureret, men de dårlige tider for kornhandlen. Han flyttede til København. Men andre medlemmer af Havemannslæg-

ten tog fat, for i juni 1882 købte fætterten Johan Henrik Havemann i Hamborg den 401 brt. store bark PAPA, som var bygget af træ i Brake i 1865. Barken var et aktieselskab med 56 aktier, hvoraf J. H. Havemann havde 19, en frk. Sperling i Sandholt 4 og resten var ejet af Hamborg-mæglerfirmaet Kruse & Blechwelt. Da skibet overvejende var tyskejet var der tvivl med at få det hjemskrevet i Rudkøbing. Det gik dog i orden og PAPA kom rigtig på langfart. I 1884 var den i Australien, hvor styrmand Soltau af Rønne afgik ved døden kun 30 år gammel, og undervejs fra Australien døde kapt. Havemanns hustru. Hun og hendes dødfødte barn blev begravet på øen Mauritius i Det indiske Ocean. I 1885 indkom PAPA med havari til Port Stanley på Falklandsøerne efter turen rundt Kap Horn og i 1886 rapporteres den på rejse fra Hamborg til Hongkong. Barken totalforliste d. 28. november 1890 i Nordsøen på rejse fra Hamborg til La Plata. Under østlig storm med snetykning stødte PAPA mod grunden ved Whiting Sands. Dampskibet KOLDINGHUUS passerede, men kunne intet gøre på grund af den voldsomme sø. Det lykkedes hele besætningen at komme frelst til land ved Orfordness med bådene – en mand kom dog ind på en vragestump. En halv time efter grundstødningen sank barken. Skibet var da ført af kaptajn N. P. Nielsen fra Nr. Nebel.

Kort efter købet af PAPA erhvervede J. H. Havemann også barkskibet AAGE, ex HENRIQUE THEODORO af Hamborg. Den målte 418 brt., var et træskib, bygget i Hamborg i 1865 og havde som PAPA tilhørt rederiet F. Laeisz. Atter blev modellen med

en bror som skibsfører brugt. Fører blev nemlig Carl Gustav Havemann i Rudkøbing og han blev senere afløst af Th. Andreasen fra Rudkøbing. Formentlig havde Kruse & Blechwelt også aktier i AAGE, der gik i langfart og vestfart ligesom PAPA. I juni 1886 rapporteredes den på rejse fra Liverpool til Laguna. AAGE brændte op på Paranáfloren i 1887, hvor den var gået på grund på rejse op til Rosario med kul fra Cardiff. Det var ikke ualmindeligt at kullaster selvantændte, når varmen i lasten blev for høj. Efter tabet af sine skibe flyttede kaptajn J. H. Havemann til Hamborg og blev skibsinspektør ved Knöhr & Burchard. Dette firma havde gennem den danskfødte Jacob Meyer stærke forbindelser til bl.a. Fanø.

J. C. Havemanns kompagnon i Rudkøbing købmand Frederik Winding forsøgte sig igen som korresponderende barkskibsreder efter tabet af CONDOR, idet han tillige med seilmager Rasmussen, købmand Barfoed og skibsfører J. C. Hansen i 1889 i Hull købte bark HEVELIUS, der målte 392 brt., og var bygget i 1842 i Danzig. Prisen var 7900 Reichsmark. HEVELIUS var et gammelt skib og uegnet til at gå i vestfarten. Den blev udelukkende beskæftiget i farten på Nord- og Østersøen som træ- og kulslæber. Efter en grundstødning ved Marstrand i 1892 blev den meget læk bugseret til Århus af Svitzer for reparation dér. I 1893 blev den observeret nordgående i Sundet d. 14. nov. på rejse til Leithfjorden. Da barken ikke blev rapporteret, frygtede man at den var forlist, men 6 uger senere kom den ind til Kristianssand med havari.

Kæft ilde vort Skib hen imod Lydens Lraude
med sine høide Lyl i Joppen sat.
Paa Himlen smiler atter ellorgenrøden
forbi er du for os den lange Nat.

Der skuer vi nu hist Ækvators Rand
vi regned ud det vores Bredder giver,
lidt længer borte hist et Palmeland vi skuer,
som i Pragt for os opstiger.

Der er Naturen i sin fælde Pragt
se Kysten langs med sine Skove,
Plantagerne af moden Frugt belagt
opvokset sat ned til de blanke Tover.

Men fremmed Land, det man du først os love,
for vi for ^{nu} varme os din stille Flavn,
lad Natteløften ej imens vi sover
en Feber slæm os bringe i sin Favn.

Ja sandt min Ven for den du angst for være,
saa mangen Sømand her fik Hvilested
og skulde ej mer sine kære se i Hjemmet,
men gik bort i stille Fred.

Oh Rio, det er dig vi har i Tanker,
mens om "Pynten Condor" nævner sig,
om noget vi fra Hjemmet faar naar vor Anker
i Bunden er og som vil glæde os.

Nu ligger "Condor" smukt i Havnen fortojet,
udhviler sig med Dannebrog i Top,
som kaat os baret har og Toen pløjet,
saa langt fra Hjemmet her i Lyden op.

Nu bringer vi jer danske Folk vor Tak
for eders Breve og for eders Pusker,
vi hoaber atter snart at see vort Flag,
som farvet er vi eders eget Mønster.

Og nu lev vel I danske Folk derhjemme.
Læser dog for os det bedste Land,
hvormaan vi gjenses kan vi ej bestemme,
kun Tanker vi eder sende kan.

J. Rasmussen
Ljyruånd

Bark "Condor" af Rudeköbing

Rio December 1880
Brasilien

Billede forrige sider:

Sang fra CONDOR skrevet af styrmand P. M. Rasmussen, lods Gruelunds far, i Rio de Janeiro 1880.

Pictures on the previous pages:

Song from the CONDOR written by the first mate P. M. Rasmussen, the father of the pilot Gruelund, in Rio de Janeiro in 1880.

Den havde drevet rundt i flere orkanagtige storme i Kattegat og Nordsøen. 1894 blev den oplagt i Kristiania. Der var ikke længe økonomi i det gamle skib, som året efter solgtes for kun 2000 kr. til et norsk rederi.

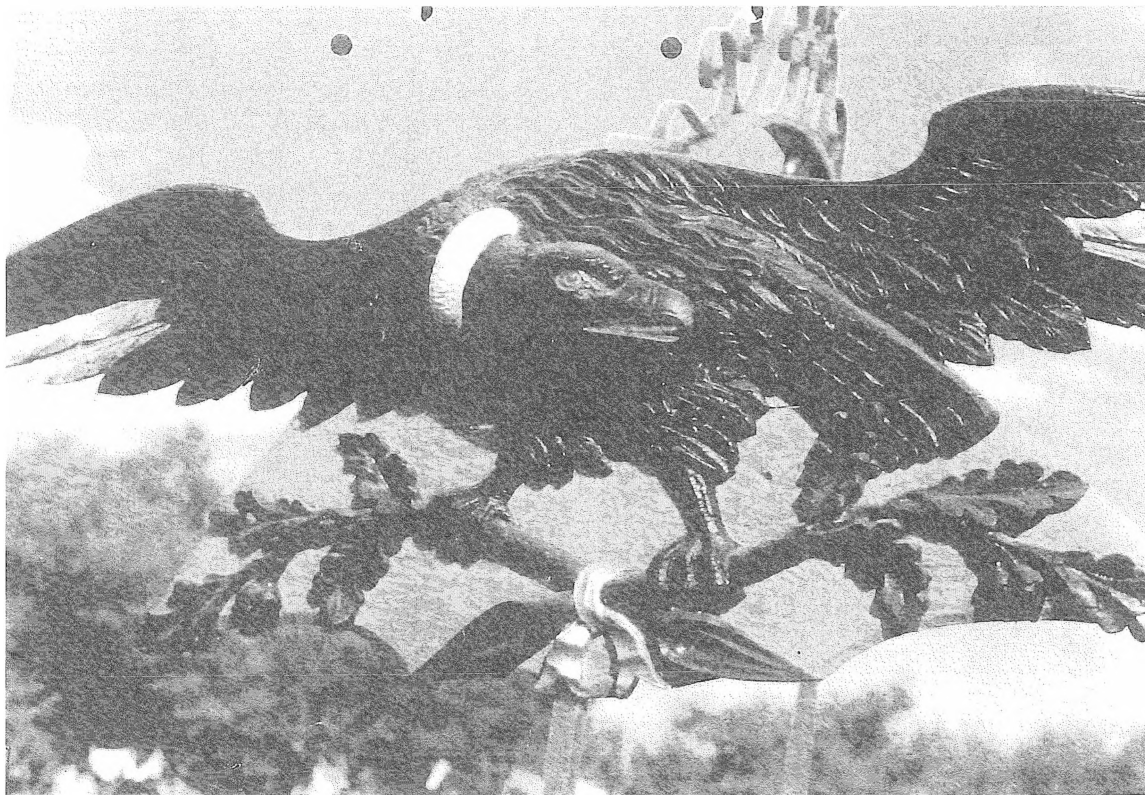
Mens J. H. Havemann disponerede PAPA og AAGE var et nyt barkskibsrederi dukket op i Rudkøbing. Efternavnet var Wilhjem og fornavn Peter Anton. Han var født i Rudkøbing d. 13. nov. 1849 og fik styrmandseksamen i Marstal d. 20. juni 1874. I 1881 løste han borgerskab som skibsfører i Rudkøbing og blev samme år gift med Malvine Kreiby, født i 1856. Hun var datter af en velanskrevet bagermester i byen. I 1884 købte P. A. Wilhjem i Hamborg en brig WITHUK, 200 brt., bygget i Altona i 1857, og han opkaldte den efter sin hustru. Briggen gik i vestfart med ham som fører. Et certeparti fra marts 1887 på en ladning sukker fra St. Croix til en pris af 1 pund og 4 shilling pr. ton leveret i Europa er bevaret. Sukkeret kom om bord i sække med lægter i Christianssted på St. Croix. Men skibet mødte efter afsejling en storm, fik havari og lækage og måtte returnere til Skt. Thomas, hvor det blev udlosset og solgt som vrage. Kun en tredjedel af assurance blev udbetalt; de to tredjedel måtte rederi-

et selv bære. Sukkeret var i øvrigt befragtet for mæglerfirmaet Bache og Co., som var agenter for Mess. Melchior og Co. på St. Croix. Peter Wilhjem må alligevel have haft penge, for i august 1887 dukkede han op i Liverpool og købte af firmaet Japp og Kirby barkskibet VICTOR af Montrose – med målet 402 brt. Salgsprisen var 900 pund, hvoraf 500 pund straks skulle betales og resten afdrages i to rater mod pant i skibet og 6% i rente.

VICTOR var bygget 1874 og målte 402 brt. Den var helt af træ med en længde af 133 fod, bredde midtskibs 27 fod og dybde i lasten på 16 fod. Barken lå i Georges Dock i Liverpool og var klasset hos Lloyds A1 for 7 år fra 1885 at regne. Wilhjem højeste dannebrog og genoptog sin fart på Vestindien og Sydamerika. Den gik tilsyneladende godt bortset fra en grundstødning ved Læsø i december 1892. I året 1896 kom Wilhjem til Bahia i Brasilien med sin bark. Her lå en norsk bark HERMES af Lillesand ført af kaptajn Tellefsen med søskade og skulle oplosse og reparere. Det kunne ikke betale sig, mente partrederiet, som satte barken til salg og åbenbart så Wilhjem straks mulighederne for at gøre en god handel. Skibet var ikke gammelt. Det var bygget i Grimstad i 1887 af fyr og eg og målte 524 brt. Prisen var 6.000 norske kroner. Wilhjem slog til. Styrmanden på VICTOR, en bornholmer, blev skibsfører og Wilhjem blev fører på HERMES nu af Rudkøbing. Han førte HERMES i ballast til Cardiff – idet han dog forinden sørgede for at tegne kasko for barken i Fjerde Søforsikringsselskab for 25.000 kr. Det var halvdelen af den sum skibet var takseret til. I be-

tragtning af salgsprisen må det siges at kaptajn Wilhjelm havde gjort en meget god handel. Besætningen som han afsejlede med fra Bahia, var også påmønstret for en følgende rejse fra Cardiff til Zanzibar. Det

var en blandet besætning, typisk for skibe som i årevis var i fart mellem Europa og Amerika eller Orienten, og den bestod af kaptajnen, 1. styrmand Leifsen fra Lillesand, 2. styrmand Kruse fra Nexø, 5 matro-



Bevaret skibsornamentik fra CONDOR i Argentina. Da skibet blev sat på land valgte en af besætningen at slå sig ned på stedet. Det var skibstømrer Peter Hansen Kruuse fra Korsør. En hel lille landsby med navnet Condor opstod på stedet og en gade blev opkaldt efter landsbyens første beboer Peter Kruuse, som foruden navnet også har efterladt sig adskillige lyshårede oldebørn, der ikke har glemt Danmark og barken CONDOR. (Foto: Privatejce. Argentina)

A preserved ship's ornament from the CONDOR in Argentina. When the Condor was taken ashore here one of the crew decided to settle on the spot. This was the ship's carpenter Peter Hansen Kruuse from Korsør. An entire small village called Condor arose here and a street was named after the first settler in the village, Peter Kruuse. Besides his name he also left behind several fair-haired great grandchildren, who have neither forgotten Denmark nor the bark called CONDOR. (Photo: Private owned. Argentina))



Skibsfører Peter Anton Wilhjelm fotograferet i Rudkøbing. Håndskåret ramme.

(Foto: Kamma Wilhjelm)

Ship's master Peter Anton Wilhjelm photographed in Rudkøbing. Hand-carved frame.

(Photo: Kamma Wilhjelm)

ser én fra henholdsvis Sverige, Danmark og Norge samt to fra Riga, en norsk letmatros, to drenge, én fra Skotland og én fra England, samt en amerikansk kok – 12 mand i alt.

Den ny kaptajn på VICTOR skrev d. 18. oktober kort efter et brev som ikke efterlader megen tvivl om at barkrederiets korresponderende reder gik i skørter hjemme i Rudkøbing:

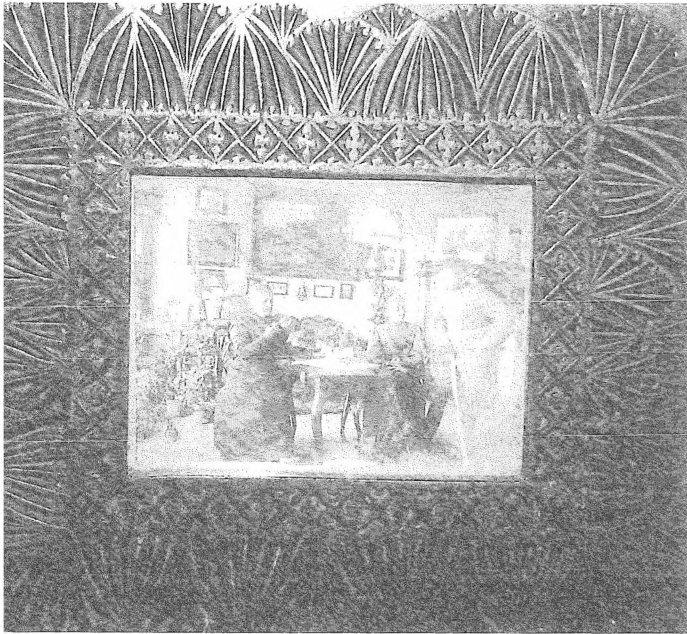
Højtærede Fru Wilhjelm

Jeg tager mig herved den Frihed at skrive nogle Ord til Dem, da jeg er bleven ansat som Fører paa Victor, og haaber jeg at kunne opfylde mine Pligter til Deres fulde Tilfredshed, thi det skal være min Stræben at kunde gøre alting saa hurtigt og billigt som muligt, og ej skal den Tanke nogensinde falde mig ind at bedrage Dem saa meget som en Øre derom maa De ikke betviøle. I Morgen skal vi forhale ud paa Strømmen og rigge Klyverbommen ud, og saa skal jeg i Land og se om jeg kan faa Papirerne men det er forfærdeligt saa langsomt alting gaar her i Bahia, ja Kul det kan nok gaa men med Stykgods tager det en lang Tid. I den sidste Tid har det været meget daarligt Vejr saa vi har ikke kunnet faaet saa meget oppudset som vi skulde havt, det værste er, at vi kommer forkort med den hvide maling for der skal jo hvidt til det alsammen baade det grønne og gule og i St. Thomas er det vist for dyrt at købe med mindre der skulde ligge en Havarist som havde meget at sælge. De kan tro Frue at Hermes er et fint og tillige et fordelagtigt Skib. Naar De kommer ombord i England vil De ikke tro at et Skib som det kan blive solgt for en sådan Betaling, thi det er sandelig en Spotpris. Den norske Kaptajn gaar og græder hver Dag fordi at han skal forlade Hermes for han haver fortjent mange Penge med den hvert Aar. Der er ogsaa en meget fin Kahyt og et dejligt Lukas til Folkene, og et prægtigt stort Rum til at fylde Logwood i.

Ja nu maa De undskylde at min simple Skrift bliver saa kort, men maaske at De er ked af at læse det. En venlig Hilsen til Dem og frøken Simonsen.

Deres ærbødige

J Hansen



Malvine Wilhjem i sit hjem med veninden Elvira og en gæst.

(Foto: Kamma Wilhjem)

Malvine Wilhjem in her home with her friend Elvira and a guest.

(Photo: Kamma Wilhjem)

Fru Wilhjem besøgte sin mand i Cardiff og fulgte nøje barkskipenes færden. I september 1898 lå VICTOR på Københavns red med en last tømmer fra Skt. Petersborg bestemt til Cardiff og en ung mand ved navn Sigfred Marius Christian Poulsen mønstrede i barken som letmatros for en hyre af 40 kr. i måneden. Skibsfører var stadig J. P. Hansen fra Nexø og besætningen var i alt 12 mand. Fra Christian Poulsen, som han underskrev sig, foreligger nogle breve og en beretning om rejsen med

VICTOR, hvilket giver et indblik i sejladsen med den lille Rudkøbing-bark og forholdene til søs for 100 år siden. Fra København gik det nordpå, men i Kattegat mødte de dårligt vejr og skibet sprang læk. Da pumperne ikke fungerede, måtte de returnere til Helsingør, hvor trælasten kom i land, så pumperne kunne repareres. Det tog sin tid og det blev en besværlig rejse over Nord-søen og Kanalen inden de i oktober kunne anduve Cardiff, hvor barken lossede træet, og indtog en last kul til Mexico. Først d. 9. januar 1899 var VICTOR søklar. Men nye vanskeligheder tårnede sig op. Det var vinterdage på Nordatlanten. Letmatros Poulsen skrev hjem til forældrene fra England:

»I vil maaske undres over at i faar Brev igjen. I gaar vel i den Tro at vi ligger i Atlanten nu. Det havde vi maaske ogsaa gjort men saa havde vi maaske ikke været i live. Vi gik ud fra Reden her i Kardiff den 4de og gik til Søs og vi fik en fæl Storm og saa laa vi i Atlanten i 4 Dage og havde Storm hver Nat og Dag. Den blev værre og værre og tilsidst blev det en Orkan saa gik tilsidst Seilene itu og Skanseklædningen blev slaet ind og vores Stormærs knækkede og vi led Havari, saa kom der en Sø ind som tog Kaptajnen overbord og Styrmanden blev smidt væk fra Roret og Victor blev helt borte og vi troede det var forbi med os alle. Baadsmanden raabte, at nu gik vi under, men Victor kom atter paa Vandet og Kaptajnen var sluppen ombord og vi styrede atter mod Land, men vi vidste ikke hvor vi skulde lande. I 3 Døgn stod vi uden Mad og Drikke og gennemvaade til Skindet og pumpede. Endelig den 3die Dags Aften saa

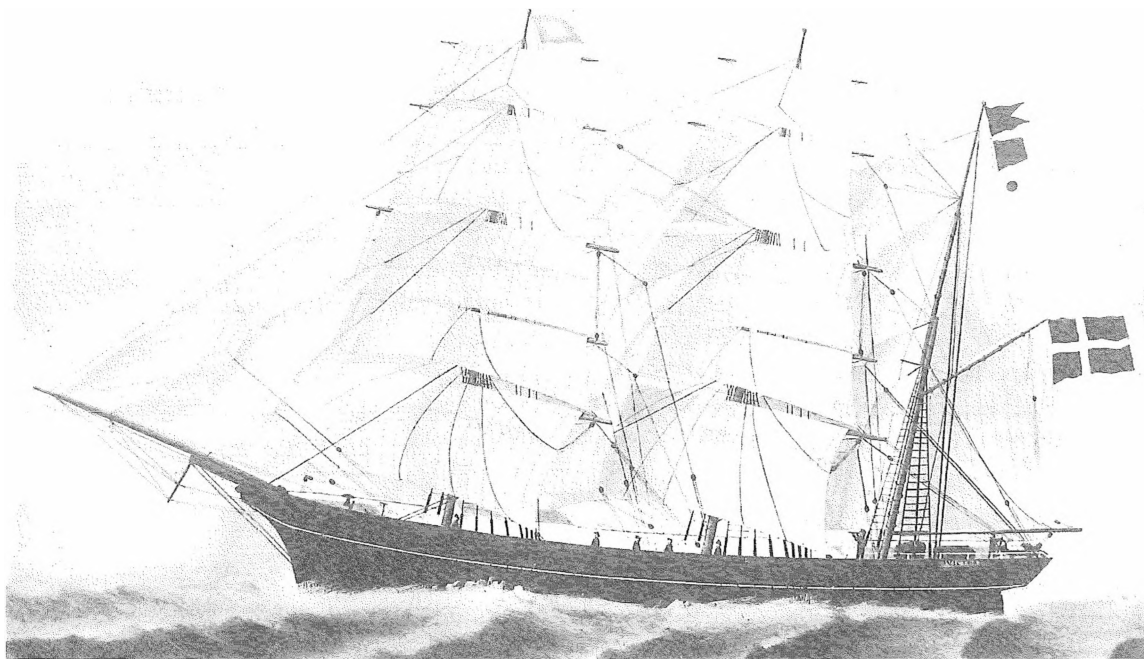
vi Land og det var Bristol Kanalen vi var i, og vi blev glade alle Mand og vi kom ind og ankrede og nu er der rømt 2 mand fra os paa Reden. De tog Baaden og gik i Land. I Dag har vi funden Baaden. Den ene som rømte var en Tysker og den anden en Svensker. Førend vi gik ud Første Gang havde vi en Jøde ombord, men han havde kun været Sømand i 2 Dage saa gik han sin vej. Vores nye 2. Styrmand han er ogsaa gaaet igen, vores Folk gaar lige saa fort som de kommer. Vi er kun 2 som er rolige. Det er mig og en Kjøbenhavnner. Der er heller ingen der fornærmer mig, hverken Styrmand eller kaptajn. Det eneste jeg klager paa er Kosten og det er ogsaa derfor de rømmer. Farvel Level«.

Vi forlader VICTOR for at høre til HERMES. Den var afgået i ballast fra Zanzibar til Bangkok og her havde kaptajn Wilhjem d.12.marts 1897 underskrevet et »charterparty« med »the Siam Forest Co. of London« på en last teaktræ til europæisk havn eller østkysten af U.S.A. Betalingen var 2 pund og 15 shilling pr. 50 kubikfod teak leveret i U.K. eller på kontinentet. HERMES skulle anløbe Cadiz eller Lissabon for ordre. Skibet afgik sidst i oktober fra Bangkok. Ugerne og månederne gik uden man hørte noget fra HERMES. Den var og blev borte. For Malvine Wilhjem var det skrækelige uger og måneder i venten og uvished. I oktober 1898 var alt håb ude og skibet anmeldtes som forlist. Hun stod nu alene som skibsreder. Situationen var fortvilet. HERMES var rigtignok kaskoforsikret, men hverken fragt eller udrustning var assureret ej heller folkenes hyre, som måtte

udredes til de pårørende. Da alt var betalt var der et tab på 5.000 kr. P. A. Wilhjem havde allerede i 1891 givet sin hustru bemyndigelse til at handle på sine vegne og hun vidste også præcis, hvad der skulle gøres for at fortsætte rederiet. Den 24. december 1898 bekræftede hun at have solgt 50% af barken til Jens Peter Hansen af Rønne, VICTORs skibsfører. Købesummen var 7.500 kr. Der synes at have eksisteret et særligt tillidsforhold mellem kaptajn Hansen og fru Wilhjem. I et efterladt notat fra 1935 skrevet til lods Gruelund i Udbyhøj skrev hun: »Deres Brev er kommen mig i Hænde og vedlagt følger det forskellige fra Tiden der gik (om ikke godt)....Kaptajn Hansen mindes jeg med Tak. Han var mig en god Mand!« Ifølge familietraditionen levede kaptajn Hansen helt op til sit løfte om aldrig at svigte rederiet. »Så længe jeg er live, skal vi nok klare det fru Wilhjem!« var hans trøstende ord til enken.

Vi vender tilbage til VICTOR og letmatros Poulsen, som vi forlod i Cardiff d. 15. januar 1899:

»Efter et længere Ophold i Cardiff, hvor Skaderne, som blev forvoldt under Stormen i Atlanten, blev udbedret, stak vi igen lil Søs, men vi fik Modvind og igjen Storm og maatte ligge Underdrejet. Sejl og Rig var ikke i den bedste Stand og Skipperen turde ikke presse den lille og tungt lastede Bark for meget, og alligevel væltede Søen ind over os, og all i Ruffet, hvor vi var 8 Mand af Besætningen, blev gennemblødt og vaadt. Søvn var der ikke meget af, da Frivagten ofte maatte purres ud naar der skulle sættes eller bjærges sejl. Da vi omsider fik N.Ø. Passaten fik



Barkskibet VICTOR efter maleri udført af A. de Clerc, Antwerpen. (H&S)

The bark VICTOR, from a painting by A. de Clerc, Antwerp. (DMM)

vi travlt med at faa tørret al vores Kjøjetøj og klarer op i Ruffet. Solen og det fine Vejr løftede Humøret og saa var Strabadserne i Nordatlanten snart glemt. Den lange tid i Søen havde imidlertid tørret gevaldigt paa den sparsomme Beholdning af Proviant og Vand, især det sidste, saa naar der kom en Regnbyge riggede vi en Pressening op for at fange de kostbare Dråber. Spygatterne proppede vi til og Vandet paa Dækket vaskede vi vores Tøj og os selv i..... Kosten bestod for det meste af salt Kød og Flæsk og Bønner. Nogen gange om Søndagen blev der dog serveret Daasekød. Det var lange Treuler og vi kaldte det for Kabelgarn. Til Kaffe og Theen fik vi Skonrogger, en slags store Kiks, som var fulde af sor-

te Biller... I den flove Passat gik det langsomt vestover. »Victor« var ingen hurtigsejler, men der var nok at bestille.... Foruden Rortørn og Udkig om Natten, skulde der lapsalves Rig, alt løbende Gods efterses, Blokke smøres, Sejl skiftes og repareres, Rakker og Stænger smøres i Madfedt fra Kabyssen for at det kunne glide bedre, naar sejl skulle sættes eller bjærges. Netop derfor står der i Søløven af 1892, at Mandskabet har ingen Ret og Krav paa Madfedt fra Kabyssen... Vagterne var inddelt saaledes, fra Kl.0-4 Hundevagt, 4 til 8 Morgenvagt, 8-12.30 Formiddagsvagt, 12.30 til 18.30 Eftermiddagsvagt og 18.30 til 24 Aftenvagt. Dem der havde haft Vagt fra 8-12.30 havde også Arbejdsvagt fra 13 til 15.

Efter 72 Døgn i Søen ankrede vi op ved den lille by Progreso paa Jucatan-Halvøen. Ved lokale Fiskeres Hjælp blev vi lodset ind i den lille Bugt og Kullene skulle lægtres i Land, hvilket tog meget lang Tid, hvad vi ikke var kede af. Inde paa Kysten var en hel lille Skov af Kokospalmer med masser af Nødder, og de Indfødte som vi var blevet fine Venner med hjalp os med at faa dem hugget ned. Der var ogsaa anden Frugt og det bekom os vel. .. Af og til blev der af de Indfødte ogsaa fanget nogle kæmpe Havskildpadder. De blev væltet om paa Ryggen og aflivet. Der var masser af dejligt Kød paa de store Dyr, og vi fik rigeligt til flere Måltider for 1 Pund Tobak....Da vi var udlosset, fik vi Ordre til at sejle ned af Kysten, hvor vi skulde laste Farvetræ til Danzig. Vi skulde først proviantere og tage Vand. Provi- anten bestod mest af Bønner, Kartoffler og den Slags. Kød kunde jo ikke holde sig i Varmen, saa Skipper købte to sorte Grise, en var slagte stor, og en lille som skulde fødes op på Rejsen hjemover. Den store skulde slagtes og saltet. Der fandtes ikke Vandforsyninger i Land, men de Indfødte lærte os at grave nogle dybe Huller i Sandet et Stykke fra Kysten og Vandet der strømmede ind var rimeligt fersk, og blev det for salt, gravede vi et nyt Hul. Vandet blev i Pøse baaret ned til Jollen som blev fyldt og bugseret ud til »Victor« og fyldt i Vandtankene. Lasten af Farvetræ skulde ind- tages ved en Ø der hedder Holbox omkring 150 Sømil fra Progreso, ingen lang Rejse, men der skulde alligevel gøres Søklar. Saa en Morgen let- tede vi Ankrene og blev hjulpet ud til Søen med Hjælp fra de indfødte Fiskere og en kendt Mand som Lods. Øen Holbox ligger nogle Sømil fra Fastlandet og med Ankomsten blev vi lodset ind i en lille Naturhavn. Ogsaa der boede kun nogle faa Fiskere. Farvetræet som bestod af nogle tykke krogede Grene paa et par Meters Længde

kom ud til os i Pramme fra Fastlandet og blev langet om Bord. Det var svært at stuve det i Lasten og det tog lang Tid. En halv snes Dage efter vor Ankomst blev vores Skipper syg....«

Jolbos den 7/6 1899

Højtærede Fru Wilhjelm.

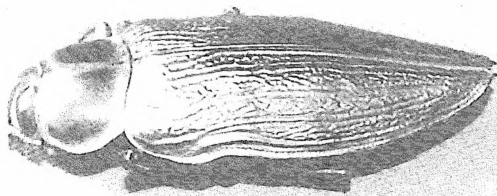
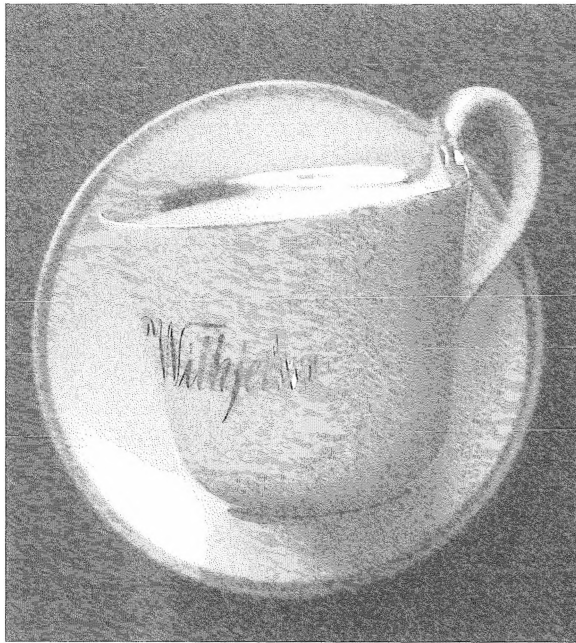
Jeg vil i Dag probere om jeg kan skrive et Par Ord til Dem, thi Posten gaar i Morgen og saa maa jeg jo se at faa Chequen sendt, men den kommer vel forsent, men jeg fik den først den 1/6 og siden er ingen Post gaaet, men de vilde ikke udstede nogen Cheque paa 120 Pund som jeg bad dem om, og da 130 Pund er formeget til Schwalbe udsteder jeg den til Dem. Med Last- ningen gaar det kun langsomt, thi de gider knapt at bestille noget, for Logwood kan vi saa saa meget vi vil have. Jeg har maattet tage en Mand fra Land til Hjælp, thi jeg er for Tiden ingen Ting værd. Jeg har været syg omtrent 4 Uger og de sidste 16 Dage har jeg ikke nydt andet end lidt Havresuppe, saa jeg er snart saa tyk og fed, at det er en Lyst at se, om det snart bliver bedre er jo ikke godt at vide. Vi har 437 Tons Logwood inde og en Del over 100 er der god Plads til. Blot Styrmand havde været noget bedre, havde det nok gaaet, men han duer ikke til at faa Arbejdet frem - ja Undskyld nu kan jeg ikke mere.

En Hjertelig Hilsen

J. Hansen.

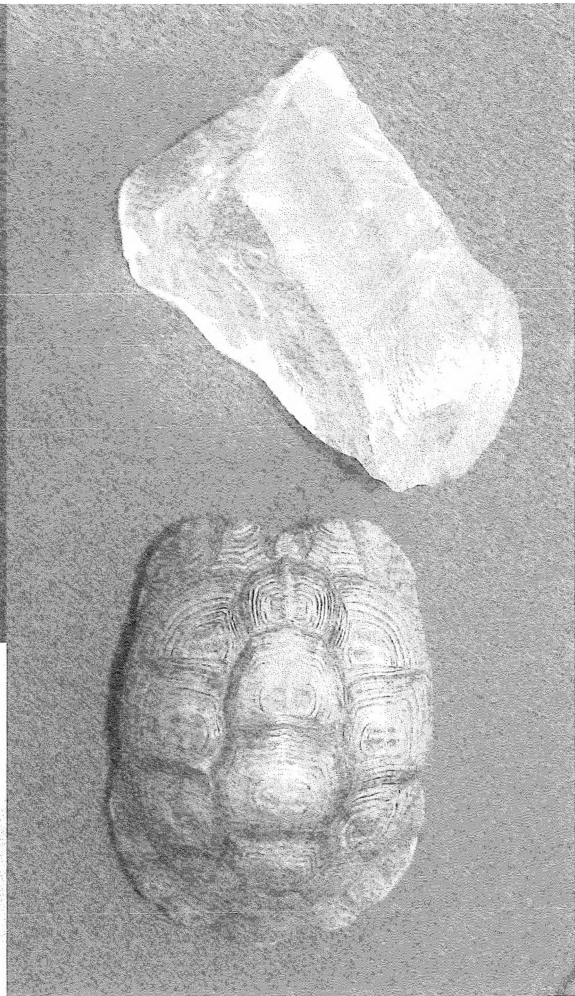
Hvornår fru Wilhjelm fik brevet ved vi ikke, men hun modtog det formentlig kort efter et telegram fra Progreso dateret d. 21. Juni 1899 med ordene:

»Fru Wilhjelm, Rudkjøbing, Danemark. Captajnen død Vicktor gaar Styrmand«. På



Fru Kamma Wilhjelm's testamentariske gaver: en kop, en metallisk bille, skildpaddeskjold, bjergkrystal m.v.
(Foto: Langelands Museum)

kaptajn Hansens brev har fru Wilhjelm noteret med blyant: »Capt.Hansen Døde den 18. Juni 1899«. Man forstår det chock som det pludselige tab af hendes betroede



*Mrs Kamma Wilhjelm's bequests: en cup, a metallic beetle, a tortoise shell, rock crystal etc.
(Photo: Langelands Museum)*

mand og ven afstedkom. Først ægtemanden og nu kaptajn Hansen..... ulykkerne syntes ingen ende at tage!

»Vi tog ikke Skippers Sygdom særlig tungt, da vi regnede med at han snart var paa Benene igen«, skriver Christian Poulsen, »men snart gik det op for os, at det stod alvorligt til og at han led meget ved at ligge i det varme Lukaf. Vi fik ham bragt i Land og lagt i en Palmehytte med Moskitonet rigget op for at beskytte ham mod for det værste Kryb og Moskitoer. Der blev sendt Bud efter Doktor fra fastlandet, men efter to Dages forløb afgik han ved Døden. I Troperne maa Jordfæstelsen ske hurtigt på Grund af Varmen. En Kiste blev tømret sammen af nogle Brædder og allerede næste dag skal han begraves. For at vise vor Sorg og Agtelse ikklædte vi os vores pæneste Landgangstøj. Begravelsespladsen laa et godt Stykke inde paa Øen og han skulle bæres hele Vejen. Vi var godt udkørte af Varmen inden vi naaede frem, skønt vi ogsaa havde nogle Indfødte til at hjælpe os. Graven var et tragtformet Hul i den sandede Jord, hvor vi stillede Kisten. Styrmanden holdt en lille Andagt og vi bad Fader Vor. Der var ingen Blomster, men vi knækkede Palmblade af og dækkede Kisten med dem. De Indfødte forstod nu at Højtideligheden var forbi og kastede Graven til. I Styrmand havde et par Flasker Rum med og vi fik hver et stort Glas. Det gjorde ikke Varmen mindre, men styrkede os alligevel. Nedtrykte over vores Skippers død gik vi ombord og skejede ud for Resten af Dagen. I Styrmand overtog nu Kommandoen over »Victor«. Han var en lidt raa og brutal Mand og vi var klar over at nu ville Forholdene om muligt blive endnu daarligere.

Da vi var tillastede lettede vi Ankre og blev varpet ud til aabent Farvand og satte Sejl.... Efter nogle Døgn til Søs begyndte Utilfredsheden med Kosten igen, men Skipper strammede Rationerne endnu mere, og forlangte mere Arbejde. Der blev hundset med os Dag og Nat. Heldigvis

havde vi godt Vejr, saa vi kunne se en Ende paa vores Besværligheder.... Vi ankom til Danzig d. 10. September. Her blev Fokkeriggen repareret af Riggere fra Land. Paa Rejsen truede den med at gaa overbord og vi maatte bændsle Jernkæder paa Vantene ned til Dækket for at stive den af. Da vi var udlosset, forhalede vi til en anden Kaj, hvor vi skulle indtage en last Træ bestemt til England. Nu var vi blevet mere dristige med at klage over de Ting vi var utilfredse med, og da vi ogsaa bad om at blive afmønstret paa Københavns Rhed, syntes Skipper, at nu var Maalet fuldt og blev aldeles rasende og lovede os at han ville sparke os i Røven ned ad Landgangen første Gang vi naar Land!

Den 10. Oktober afsejlede vi fra Danzig. Vinden var imod og vi maatte krydse. Det var sent paa Aaret med Regn og Slud og daarlig Sigtbarhed. En Nat vaagnede jeg ved en fæl Skurken og da jeg kom ud paa Dækket viste det sig, at vi af uforklarlige Grunde var strandet ved Åhus, endda paa Skippers Vagt! Da det blev lyst kom der en lille Slæbebaad ud til os og efter nogen Snak frem og tilbage, blev Dækslasten hevet overbord og nogle fiskerbaade sammen med Slæbebaaden surrede Tømmeret sammen og bugserede det ind i Åhus havn. Vejret var roligt og det lykkedes os at komme flot og vi blev bugseret ind i havn for at tage Dækslasten ombord igen. Vel fortøjet gik vi Agter og bad om at Skipperen holdt sit Løfte og afmønstrede os. Det var Dråben der fik Bægeret til at flyde over. Han blev helt rasende og brugte et Sprog og Trusler, saa vi fortrak hen i Ruffet, hvor vi følte os mere sikker. I Løbet af Dagen faldt Sindet lidt til ro. Dækslasten skulle jo ombord igen, saa vi gik igang, efter først at vi var blevet lovet hver 4 Kr. af vores Hyre udbetalt. Vi havde ellers bedt om 10 Kr. men saa mange kunne Skipper ikke skaf-

Je, sagde han, men alligevel 4 Kr. var for en Letmatros 3 Dages Arbejde.

Uden flere Uheld naaede vi Københavns Rhed d. 19. November 1899. Rejsen København – Mexico – København tog 14 Måneder og 1 Dag«. Afregningen var: »Hyre 561 Kr. og 1,5 Dags Arbejde paa Helligdag 4,99 Kr. ialt 566,32 Kr«. Der var købt i barkens slopkisten og hævet konstant under rejsen 194,54 kr. Indkøbene fra slopkisten var: »2 Gange et Pund Tobak, 1 Trøje, 1 Hat, 1 Kniv, 1 Par Bukser samt nogle Klæder«.

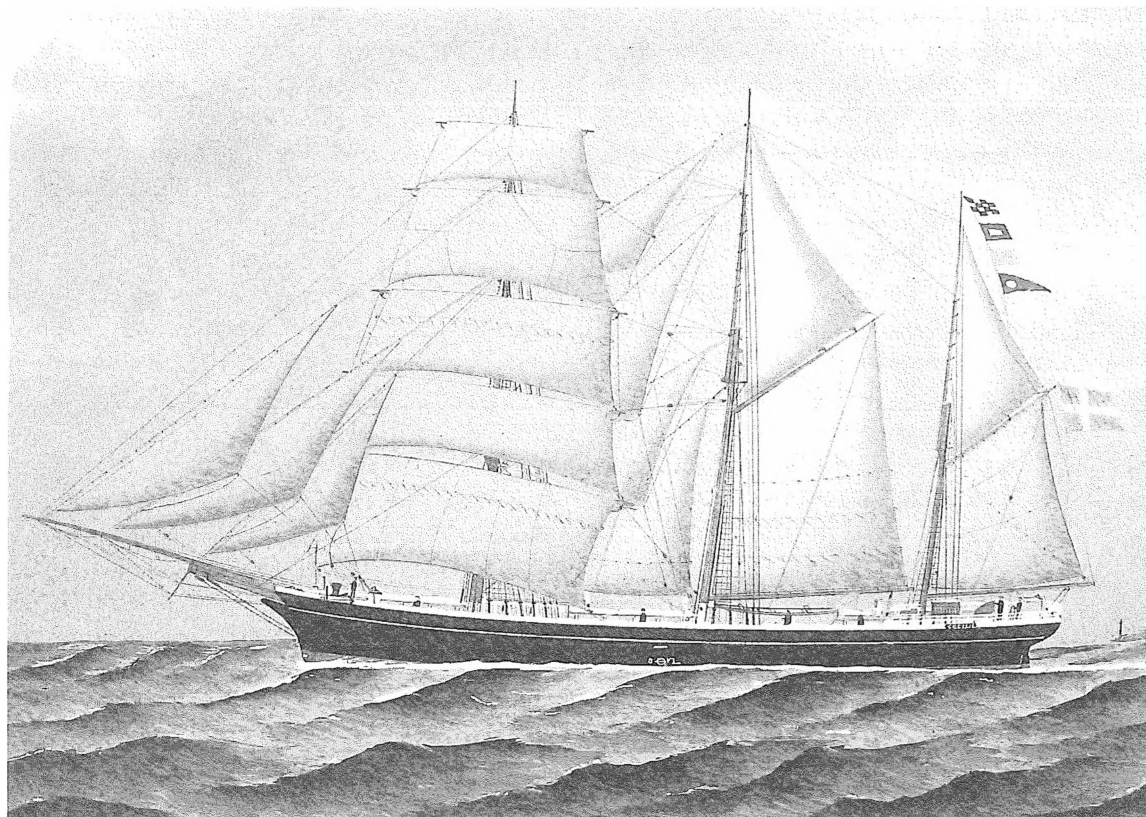
Kaptajn Dahl mente at strandingen den 2. oktober ved Åhus skyldtes uberegnelig strømsætning. Hvorom alting er, strandingen kom til at koste rederiet penge. Endnu engang måtte der ske udskiftning i rederiet. H. J. Hansens enke i Rønne m.fl. blev købt ud i december 1899 og fru Wilhjelms stod derefter som enejer af barken. Først den 17. februar 1902 solgte fru Wilhjelms en fjerdepart af barkskibet til skibsfører Dahl. Den indestående kapital var da 16.000 kr. og reservefonden 5.000 kr. Dahl betingede sig retten til at være skibsfører. Tøvede fru Wilhjelms med at lade Dahl overtage en part eller ville Dahl ikke være medreder? Kompagniskabet blev kort. I april 1902 afgik VICTOR fra Cardiff til Maranhao i Brasilien med en ladning »corys merthyr steam coals«. Barken var klasset: A.I. Lloyds »warranted and recaulket, remetalled«, men skulle atter klasses i dec. 1902. Skibet nåede dog aldrig bestemmelsehavnen. Et falmet avisudklip bekendtgør: Dansk skib forlist totalt. London d. 11. ds. Fra Maranhao meddeles telegrafisk, at den danske Bark »Victor« er totalt forlist på Højden af Sant Anna. Hele mand-

skabet er bjerget og landsat i Maranhao. I det efterfølgende søforhør i Sø- og Handelsretten får vi bedre besked: »Den 7. juli 1902 efter Land set i 16 Sømil gis. Afstand styredes for Kending af St. Anna Fyrtårn. Ca. 10 Formiddag tørnede mod Grunden uden dog at blive staaende hvorved Styret tabtes og Barken drev SV-over. Det forsøgtes gentagne Gange at manøvrere Victor ud fra Land, men forgæves. Vind og Sø tiltog hvorved Victor efterhaanden huggede sig læk. Kl. 11,5 Formiddag efter afholdt Skibsraad kappedes rigningen for at lette Skibet, som huggede voldsomt i Grunden, omtrent Kl. 3 Eftermiddag blev Victor af Strømmen pludselig sat ud efter og da Søen nu var mindre voldsom opankredes Skibet på 10 Favne Vand for om muligt at udsætte Baadene. Det lykkedes og omkr. 4 Eftermiddag forlades Victor af Besætningen 10 mand i 2 Baade der efter et par Timers Roning landede lykkeligt paa en ubeboet Ø. Den følgende Dag tilkaldtes ved Signaler nogle Fiskerbaade, hvormed Besætningen førtes til Land. Victor var da fuldstændig Vrag«.

Fru Wilhjelms ophørte med rederivirksomheden. Det havde taget på hende og tabene var store. I Havnegade, hvor hun boede, havde hun tit gået op og ned i havegangen søvnløs og tænkt på hvordan hun skulle klare det? Der var vanskeligheder til det sidste. »Capt. Dahl var ingen fair Mand«, skrev hun skuffet i sin høje alderdom. Men var hun en fair Kvinde? Noget tyder på det. Niecen Kamma Wilhjelms, der som ung besøgte fru Wilhjelms berettede: »Tante Malvine var nærig over for sig selv, men

ikke over for andre. Engang Peter Wilhjelms var hjemme til jul, sagde han at hun kunne få hvad hun ville. Hvad må det koste? 50 kr. Tak så vil jeg gerne have pengene! Hun puttede 10 kr. i hver sin kuvert og gik så rundt i mørkningen og smed en kuvert ind til fem fattige hjem". Hos Kamilla Wilhjelms findes efterladenskaber fra det barnløse skibsrederhjem i Rudkøbing og der kan fremvises adskilligt interessant og mærkværdigt som et kaffestel med navn,

en model af en brig, en ornamentet kalabas, et skjold af en skildpadde, fire bemalede konkylier, en tropisk bille, en udstoppet australsk tornfugl m.v. Genstandene er nu testamentarisk skænket til Langelands Museum efter aftale med børnene - de har travlt med andet end fortiden. Joh, hvis nogen synes at genkende navnet Wilhjelms, så er det rigtigt nok. Det drejer sig om politik og indsats for de svage i samfundet, sikkert helt i tante Malvines ånd.



CECILIE af Rudkøbing som barkentine, maleri i privateje. (Foto: Langelands Museum)

The CECILIE of Rudkøbing as a barkentine. Privately owned painting. (Photo: Langelands Museum)

VICTOR blev den sidste Rudkøbing-bark. CECILIE var ganske vist i fart til 1910, da den blev sejlet i sænk i Kattegat, men var allerede 1901 blevet rigget ned til barkentine. Som bark havde CECILIE 13 mands besætning, som barkentine kun 7 mand! Også AGENT PETERSEN fra Marstal blev i 1902 omrigget til barkentine. Tiden var definitivt løbet fra barkskibsrigningen. Den var for mandskabskrævende og for dyr. Hvorfor fik Rudkøbing en række barkskibe? Svaret er tilstedeværelsen af en dygtig skibsbygmester og nogle initiativrige reder- og skibsførerslægter, som investerede penge optjent ved kornhandel og sejlads i Nord-Østersøfart i oversøisk fart. De gode erfaringer med sejlads i vestfarten med brigger, samt en vis portion held i farten med de første barkskibe ALIDA og CECILIE ansporede en generation af skibsførere og købmænd, som søgte at fortsætte sejladsen med barkskibe i 80-erne og 90-erne, men rederne var få og på grund af den økonomiske krise i 80-erne kunne tab vanskeligt erstattes. Hertil kom, at fortjenesten ved oversøisk fragtsejlads år for år blev ringere. Selv på Fanø måtte de store stålbyggede

barkskibe efterhånden give op. Dampskibene overtog snart alle fragterne i den fri fart mellem Europa, Amerika og Østen. De allersidste barkskibe under dansk flag blev de såkaldte Havre-barker fra Marstal, som sejlede med »logwood« for den franske reder Luis Presser i Le Havre frem til begyndelsen af 30-erne.

Til slut melder spørgsmålet sig var Rudkøbings barkskibsperiode noget enestående? Det er der ikke noget der tyder på. Det var langt overvejende lokale kræfter, som i en periode forstod at udnytte de gunstige konjunkturer for oversøisk søfart. De samme kræfter fandtes i andre danske søkøbstæder. Nyborg havde eksempelvis barkskibene NORDEN, DAGMAR, KONGEN af DANMARK, FADERS MINDE og JOHANNE MARIE og skibsbygmestrene dér hed Bonnesen og P. Petersen, mens rederens navne var Kruuse, Muus og Clausen.

Det er alligevel værd at notere sig, at små danske provinsbyer stadig kunne opretholde en oversøisk sejlskibsfart trods voksende international konkurrence fra dampskibsrederier indtil omkring 1900.

Kilde – og litteraturhenvisninger.

Breve og notater fra Malvine Wilhjelm,
Langelands Museum
Positionsangivelser, lods Gruclunds samling,
Handels- og Søfartsmuseet.
Personalhistoriske oplysninger,
Rudkøbing Byhistoriske Arkiv
Dokumenter og fotos fra Svendborg Søfartsarkiv,
Svendborg og Omegns Museum
Chr.Poulsens nedskrevne beretning om en rejse
med barkskibet VICTOR. privateje.

Leif Kruuse, Korsør diverse slægtshistoriske
oplysninger.
J. Elssø-Jensen: Historiske Huse og Gårde i Rud-
købing, Rudkøbing 1988
Emil Godtfredsen: Rudkøbing skibe,
Rudkøbing 1972.
Jürgen Meyer: Hamburgs Segelschiffe 1755-1945,
Norderstedt 1974
Anders Monrad Møller: Jagt og skonnert,
København 1988.

The Bark Ships of Rudkøbing

Summary

In the 19th century the South Funen Archipelago was one of Denmark's most important sailing ship centres. Two of the towns in the archipelago, Svendborg and Marstal were predominant in the field of shipping, but the smaller towns also had a tradition for a thriving shipping trade. During the period 1875-1900 a number of barks had their homeport in Rudkøbing, the only market town on the island of Langeland. How did it come to pass that a small provincial market town had ships sailing to overseas destinations? The bark was one of the finest sailing ships in the merchant fleet, second only to the full-rigged ship, and its rigging was designed for the West and East Indies trade. Of the eight ships that had their homeport in Rudkøbing seven of them sailed on long hauls. The remaining bark, an older, partially worn out vessel, kept to the North Sea and Baltic trade, mostly carrying cargoes of wood and coal. The other ships were relatively new – two of them had even been built in Rudkøbing. They served on the routes between Europe and harbours on the West Coast of Mexico, where they loaded logwood, or Surinam and Venezuela, where the cargo was divided. The Danish West Indies also played their part, since the ships often loaded a return cargo of sugar and rum from St. Croix. Other destinations were South Africa, China and Australia.

Who were the ship owners? In the case of six of the ships the owners were local people. They were merchants in joint owned shipping firms based on kinship and many years' experience as ship owners with sloops and schooners. These merchant families had built up solid merchant houses via the corn trade and shipping in the North Sea and

Baltic regions. Around 1850 these kinsmen began to send ships – newly built brigs and schooners – out on voyages further afield. All the ships sailing to a warm climate were painted white. The venture prospered and resulted in the establishment of a small »white fleet«, which from 1875 also included a number of barks. One of the ship owners had economic connections with a firm of brokers in Hamburg who chartered the ships and had shares in them. The joint owned shipping firms had 2-8 owners and normally the ship's master was one of them. Often it was a brother who was entrusted with the job of captaining the newly acquired brig or bark. In the 1880's a crisis struck Danish agriculture – corn prices fell and the crisis also affected the merchant ship owners, who survived, but without the capacity for renewal. One new group of ship-owning kin, however, was the Wilhjelm kin, whose administrating ship owner was Malvine Wilhjelm, the wife of shipmaster P. A. Wilhjelm. The shipping company was plagued by misfortune, not the least of them being the disappearance of P. A. Willhjelm together with his ship and the entire crew en route from Bangkok to Lisbon. Mrs. Willhjelm took over the running of the shipping company but the misfortunes continued. When the company's second bark, the *Victor*, originally out of Montrose, was lost in 1902 off of Brazil it was the end of the bark era for the little town of Rudkøbing. It is worth noting that it was not only the great shipping centres such as Copenhagen and Fanø that had sailing ships in the overseas trade. Several small Danish provincial towns were also capable of participating in that trade given the favourable economic conditions.

Jan Rindom: Ostindisk Kompagni 1616-50 – et spørgsmål om organisatorisk udvikling og interne magtkampe

Motivationen for at beskæftige sig med de oversøiske handelskompagnier er i høj grad forbundet med deres eksotiske karakter. Eventyrløst, virkekrang og storhed er særdeles inciterende elementer i dette hjørne af historien. I denne artikel præsenterer Jan Rindom et nyt syn på den organisatoriske udvikling i 1600-tallets største og mest prestigefyldte danske erhvervsprojekt.

Årene mellem Kalmarkrigen og Kejserkrigen var en utrolig progressiv periode i Danmark, karakteriseret ved en række erhvervs tiltag. Med Christian 4. og det københavnske borgerskab som drivkraften, blev der oprettet en bred vifte af privilegie- og monopolbaserede foretagender som f.eks. Klædekompaniet, Silkeværket og det Islandske Kompagni. Baggrunden for disse tiltag var ønsket om at gøre Danmark selvforsynende med produkter, der ellers kostede dyrt i import. Da kongen samtidig førte en erhvervsvenlig afgifts- og toldpolitik er perioden med rette set som tidlig dansk merkantilisme.¹

Det største af disse forskellige foretagender var Ostindisk Kompagni 1616-50, der fortsat står som et af de mest spektakulære projekter i dansk erhvervshistorie. Her findes al den dramatik man kan ønske sig af historien, og samtidig var det Danmarks første aktieselskab.

Det Ostindiske Kompagni er bestemt ikke et ubeskrevet blad i historiebøgerne. Emnet har været genstand for en del populærvidenskabelige fremstillinger, som fortsat og helt fortjent har sit publikum.² Men hovedvægten i disse fremstillinger er lagt på de meget interessante oversøiske begivenheder og kun i mindre grad undersøges de hjemlige forhold. Ønskes således et mere indgående kendskab til Kompagniets privilegier og kapitalforhold, dets interne struktur og organisatoriske udvikling, er man henvist til speciallitteraturen. Her finder man til gengæld i Richard Willerslevs afhandling *Danmarks første aktieselskab* fra 1944 et standardværk, som har ligget til grund for alle senere behandlinger af selskabet. Omdrejningspunktet i afhandlingen er den tydelige påvirkning fra Nederlandene i Kompagniets organisatoriske opbygning, hvilket man får et klart indtryk af ved at sammenligne det forenede nederlandske ostindiske kompagnis (VOC) oktroj 1602 med de senere danske Artikler. Men Richard Willerslev er også ophavsmand til det for eftertiden stående synspunkt, at Christian 4. i takt med sit økonomiske engagement i projektet hurtigt tilegnede sig den egentlige magt på bekostning af ledelsen. Herved fik Kompagniet angiveligt karakter af »et statsforetagende med

kongen i spidsen«, hvor direktørerne fungerede som embedsmænd ansat på fast løn.³ Med til disse forandringer fulgte, at aktionærernes stilling, som i forvejen var nærmest retsløs, om muligt blev forringet endnu mere. Og som et slående udtryk herfor påpeges det, at kongen i 1638 aldeles ignorerede aktionærernes anmodning om selskabets ophævelse.

Når man læser *Danmarks første aktieselskab* må det indrømmes, at synspunkterne er besnærende og argumentationen stærk, hvilket måske er årsagen til at afhandlingen fortsat står uanfægtet i historieforskningen. Går man imidlertid til afhandlingens kildegrundlag, så viser det sig, at der aldrig foretages den organisatoriske analyse af selskabet som materialet faktisk tillader. Især aktionærernes stilling og kongens rolle lader til at være betydeligt mere nuanceret end Richard Willerslev giver indtryk af. Ligesom der kan tegnes et billede af kompagniets interne struktur og organisatoriske udvikling med både større dybde og bredere perspektiv.

I nærværende artikel skal derfor spørgsmålet om selskabets hjemlige forhold tages op til fornyet undersøgelse, idet tyngdepunktet vil blive lagt på det spændingsfelt, der herskede imellem kongen, aktionærerne og direktørerne i stort set hele Kompagniets levetid.

Et kompagni etableres

Det var to nederlandske købmænd, som i slutningen af 1615 rettede henvendelse til Christian 4. med henblik på at oprette et dansk ostindisk kompagni. Kongen var bestemt interesseret, men overlod det i første

omgang til sin rådgiver i økonomiske anliggender, Jonas Charisius, at lede de videre forhandlinger. Hurtigt blev kredsen af købmænd udvidet til også at omfatte særdeles ansete medlemmer af det københavnske borgerskab. Den 17. marts 1616 udstedtes de privilegerede Artikler for Ostindisk Kompagni. Samtidig blev der underskrevet en nyskabelse i dansk erhvervs-historie, *aktieselskabet*.⁴

Imidlertid var hverken interessen for den asiatiske handel eller aktieselskabsformen noget særegent dansk fænomen. Allerede i 1590erne var det lykkedes en række mindre nederlandske og engelske ekspeditioner at trænge ind på Indonesiens krydderi- og pebermarkeder, hvormed et hundredeårigt portugisisk monopol blev brudt. Men næsten symptomatisk for tiden var det Nederlandene, som med størst held udnyttede disse nye markeder. Med dannelsen af VOC i 1602 blev der skabt en moderne handelsvirksomhed, hvis resultater hurtigt vakte opsigt ude omkring i Europa. Således fulgte man også herhjemme udviklingen i VOC, og da Christian 4. omsider sanktionerede Ostindisk Kompagni, var privilegierne ikke kun påvirket af den nederlandske oktroj, men på flere væsentlige punkter direkte oversat.⁵

Det var et betydeligt operationsområde, som 1616 Artiklerne gav Kompagniet eneret til at handle på – fra Kap det gode Håb i vest til det Magellianske stræde i øst (art. 1). Men selvom man allerede dengang var opmærksom på, at Kina og Japan udgjorde nogle interessante markeder, så overskyggede drømmen om de ostindiske varer alt. Med Ostindien mentes ikke kun det nu-

Dr. Jonas Charisius (1571-1619) fik som ansat i Tyske Kancelli en central rolle i etableringen af Ostindisk Kompagni. Gradvist var han blevet en slags personlig rådgiver for kongen og gjorde især sin indflydelse gældende som udenrigs- og erhvervspolitisk rådgiver. Med sin borgerlige herkomst satte Charisius altså en tidlig standard for de ændringer af samfundet, som Christian 4. i disse år gennemførte. (Kobberstik af Hendrik Hondius, 1608. Fredriksborg)

Dr. Jonas Charisius (1571-1619). As an employee in the German Chancellery he played an important role in the establishment of the Danish East India Company. He had gradually become a kind of personal advisor to the king, and in particular made his influence felt as an advisor on foreign affairs and trade and industry. With his background as a commoner Charisius thus set an early standard for the changes in society which Christian IV carried out in this period. (Copperplate engraving by Hendrik Hondius, 1608. Frederiksborg)

værende Indien, men også Bagindien og Indonesien, hvor de mange fine krydderier kom fra. Foreløbig gjaldt monopolet for en tolvårig periode, hvorefter kongen forbeholdt sig ret til at »forandre och forendre« privilegiernes indhold nøjagtigt som han fandt det nødvendigt. At besejle Ostindien var særdeles udgiftskrævende, hvorfor Kompagniets aktiviteter i første omgang afhang af aktietegningen. Ifølge Artiklerne fastsatte den enkelte aktionær selv sit indskud, dog ikke mindre end 150 Rdlr. (art. 10). Til småsparerne blev der tilbudt en lempelig afdragsordning, idet den fulde sum kunne indbetales i tre rater inden for fire måneders tid (art. 8). De indbetalte beløb skulle indgå i en ad hoc finansiering af de tre første udrustninger, men på en sådan måde, at hver udredning baserede sig på nye indskud (art. 20). Hensigten var givetvis, at Kompagniets regnskaber herefter skulle



*Le Noble et doct^r Jonas Charisius. Conseil
de Sa M.^{te} de Danemarq. et Ambassadeur
au traite de Paix, es pro-
vinces Unies
de l'Electeur et ex. Com. privilegia.*

balancere. Man håbede derved, at returvarerne ville skabe grundlag for en driftskapital, som kunne finansiere de følgende udrustninger. Imidlertid har Richard Wilterslev påpeget, at dette står i skarp kontrast til art. 21, der nøje angiver, at så ofte salget af de indiske varer indbringer 15 procent af den indskudte kapital skal disse udbetales til aktionærerne.⁶ Herved forhindres netop den opsparing, der ellers skulle finansiere Kompagniets fremtidige drift.

Selvom 1616 Artiklerne formelt blev udstedt af kongen, stod han dog uden indflydelse på selskabets forvaltning. Til gengæld var projektet i det store hele omkostningsfrit for både kronen og statsfinanserne. Økonomisk sikrede Artiklerne Kompagniet toldfrihed for de to første skibe, hvorefter alle varer som ud- og hjemførtes skulle fortoldes efter den hollandske toldrulle (art. 28). Men som en betydelig erkendtlighed for kongens velvilje forpligtede Kompagniet sig til at betale ham 2.000 Rosenobler af den første returladning (art. 33). Heller ikke aktionærene, eller partipanterne som de blev kaldt, havde mulighed for at præge udviklingen i selskabet. Der fandtes ingen generalforsamling som vi kender det fra nutidens aktieselskaber, og de havde heller ikke sæde i direktionen. Blot stod det enhver frit at sælge sine aktier (art. 11).

Direktørerne – der i Artiklerne benævnes forvaltere og senere også med den hollandske betegnelse bewindthebbere – udgjorde Kompagniets daglige ledelse, og deres magt var næsten uindskrænket. De fastlagde suverænt retningslinierne for udredningerne samt hvad der ellers måtte vedkomme handelen (art. 17). Ligeledes nød direktørerne omfattende retsbeskyttelse, idet de ikke kunne drages til ansvar for deres dispositioner, hverken personligt eller økonomisk (art. 30). Direktionen havde tilmed en selvsuppleringsret, hvilket betød at den selv udpegede nye medlemmer (art. 6). Hermed var magten også i fremtiden samlet på ganske få hænder. Det var således en række vidtstrakte begunstigelser, der først og fremmest karakteriserede ledel-

sens position. Og dens legitimitet blev klaret med et krav til den enkelte direktør om at indskyde mindst 3.000 Rdlr. i Kompagniet samt aflægge en ed til kongen på »Throlig og Redelig« administration.

Hvad direktørerne var pålagt af regnskabsmæssige forpligtelser var meget sparsomt. Overordnet var det indeholdt i den aflagte ed til kongen, at de skulle holde »Gott og Rigtigt« regnskab (art. 23). Mere præcist gjaldt det, at der før hver flådes afsejling skulle sluttes et regnskab eller snarest muligt derefter (art. 19). Desuden skulle ledelsen på forlangende fremsende til de byer, som havde indskudt mindst 8.000 Rdlr., en fortegnelse over det hjemførte gods samt over indtægterne for salget af disse varer (art. 22).

Det lykkedes ikke Kompagniet at udsende skibe allerede det første år. Og der skulle gå mere end to år, inden den første flåde kunne påbegynde sin rejse. Årsagen hertil var givetvis besværlighederne med at rejse den nødvendige kapital. For mange lod aktieselskabsformen sig ikke umiddelbart forene med tidens tradition for økonomisk tænkning. Dette gjaldt især adelen, for hvem Kompagniet aldrig kom til at frembyde noget attraktivt alternativ til de velkendte investeringer i fast ejendom. I virkeligheden kom der først gang i aktietegningen, da man ved kongens mellemkomst påbegyndte et målrettet salgsarbejde hen på sommeren 1618. Der manglede stadigvæk en anelig sum penge, som nu blev forsøgt inddraget gennem direkte henvendelser til enkeltpersoner fra borgerskabet, kleresiet og adelen.⁷ Fandtes der her interesserede

personer med forbigående likviditetsproblemer, var kongen villig til at låne dem pengene mod »en rimelig Rente og nøjagtig Forvaring«. ⁸ Dog tyder noget på, at han i sine bestræbelser på at støtte aktietegningen alligevel så stort på kationen. I hvert fald fandt han det senere nødvendigt, under indtryk af den skrøbelige tid, at forlange sig vel forsikret i deres testamenter. ⁹

Frem til 1620 lykkedes det at få tilvejebragt en aktiekapital på henved 180.000 Rdlr., hvilket var ganske imponerende i en tid, hvor kongens og Rigets årlige indtægter tilsammen kun udgjorde godt det dobbelte. Omrent 300 aktionærer sluttede op om projektet med indskud der varierede fra 50 til 16.000 Rdlr. Det betyder, at man har dispenseret fra de oprindelige bestemmelser om et mindsteindskud på 150 Rdlr. Geografisk fordelte aktionærerne sig over hele monarkiet, men med tyngdepunktet i København, hvor Borgerskabet indbetalte en tredjedel af den samlede kapital. Undtager vi kongen og de få udenlandske investorer, så var det aktionærerne i de norske provinser, som gennemsnitligt indskød de største beløb, men til gengæld talte de kun en snes stykker. Modsat forholdt det sig i den danske provins, hvor lidt over 100 aktionærer investerede ialt 31.000 Rdlr., svarende til under en tredjedel af deres norske medkonsorter. Endelig var der Adelen, hvis interesse for projektet som anført var stærkt begrænset. Således tegnede den samlede stand kun aktier for 27.000 Rdlr. fordelt på 40 enkeltpersoner, hvoraf de 11 var medlemmer af rigsrådet. ¹⁰

Der er ingen tvivl om, at kongens hverve-kampagne fik stor betydning for aktieteg-

ningen, hvorfor det kan undre, at den ikke blev iværksat tidligere. Men sagen er, at nyheden om oprettelsen af et dansk ostindisk kompagni ikke blev modtaget lige godt alle steder. Især Nederlandene brød sig ikke om den uventede konkurrence efter selv at have investeret betragtelige ressourcer på det fjernøstlige marked. Givetvis derfor indførte de i december 1616 et forbud mod, at undersætter i fremmed tjeneste sejlede til Indien. Christian 4. vidste udmærket, at det nystiftede Kompagni ville vække irritation i Nederlandene og holdt sig formentlig af samme grund ude af projektet. I sidste ende kunne det nemlig frygtes, at hans personlige engagement ville provokere dem til at træffe modforholdsregler, der influerede på betingelserne for den langt vigtigere handel i de hjemlige farvande. Situationen var nemlig den, at Nederlandene i 1614, som resultat af kongens optræden under Kalmarkrigen, havde inviteret Sverige med i deres lübske forsvarsforbund. Selvom forbundet principielt var defensivt med en erklæret målsætning om at beskytte den fri handel i Nord- og Østersøen, så var det i realiteten en antidansk alliance, der havde til formål at begrænse Christian 4.s handlefrihed. Når han alligevel i 1618 engagerede sig i Kompagniet skyldtes det, at grundlaget for alliancen langsomt smuldrede væk. Med andre ord arbejdede tiden for kongen, og den umiddelbart isolerede udenrigspolitiske position viste sig gradvist mindre faretruende. Gustav Adolf havde i Knærød 1613 betalt dyrt for freden og ville ikke risikere denne til skade for hans ekspansive politik i Østeuropa. For Nederlandene gjaldt det,

Her ses Christian 4. på magtens tinde o. 1613. Både indenrigs- og udenrigspolitisk stod han stærkt, og den position skulle nu bruges til at reformere det danske samfund. Erhvervslivet var et af omdrejningspunkterne i denne plan, og det skulle organiseres i pagt med tidens økonomiske tænkning. Således blev Ostindisk Kompagni det første og mest prestigefyldte projekt i det man siden kaldte Christian 4.s merkantilistiske erhvervspolitik. (Stik af Johs. Müller efter maleri af Peter Isachs. H&S)

Here Christian IV can be seen at the peak of his power around 1613. He had a strong position in domestic as well as foreign affairs, and he would now use this position to reform Danish society. Commerce was one of the central points in this plan, and it was to be organised in accord with the economic thinking of the time. In this way the Danish East India Company became the first and most prestigious project in what has since been called Christian IV's mercantile trade policy. (Engraving by Johs. Müller from a painting by Peter Isachs, DMM)

at våbenstilstanden med Spanien nærmede sig sit udløb, hvorfor behovet voksede for en tilnærmelse til Danmark. Kongen havde altså nogle manøvre muligheder, da han påbegyndte sin hvervekampagne i sommeren 1618. Men faktisk havde han allerede i løbet af foråret forsøgt at skabe klarhed over, hvorledes man i Nederlandene nu stillede sig til det danske Kompagni. Således kunne den allestedsnærværende Jonas Charisius den 3. maj berette om en noget mere imødekommende holdning hos den nederlandske regering, der mundtligt havde lovet, at danskerne nok skulle blive vel modtaget i Ostindien. Ydermere var man indstillet på at opgive forbudet mod, at undersætter sejlede til Indien i fremmed tjeneste, og det blev endda tilladt Jonas Cha-



CHRISTIANVS QVARTVS DEI GRATIA DANIAE, NORVE
VANDALORVM GOTHORVMQVE REX; DVX SCHLESVICI, HOLSAT
STORMARIAE ET DITHMARSIAE; COMES IN OLDENBORCH ET DELMENHORI
Ex Archetypo Petri Isachs Aulicis Regiae pictoris Joannes Müller sculpsit.
Cum Joannoli Princelino Dantiscum Foeniculatorum Belgij 1622.

risius at hverve søfolk i Nederlandene.¹¹

Endelig i august 1618 kunne det første skib stå Sundet ud, og den 29. november samme år fulgte så den øvrige eskadre under kommando af den unge Ove Giedde.

1616 Artiklerne suppleres

I foråret 1621 var man efterhånden ved at miste tålmodigheden i Kompagniet, idet Ove Gieddes ekspedition nu var bortrejst på sit tredje år, uden man havde sikkert kendskab til dens skæbne. Men intet nyt er som bekendt godt nyt. For kongen var det i hvert fald en trøst, at et netop hjemvendt nederlandsk fartøj ikke havde noget at berette om de danske skibe, for gik det dem ilde »daa uyste dii ted uell« som han skrev i et brev til sin kansler.¹² Uvisheden kunne ikke skjules, og for Kompagniet skabte den et håndgribeligt problem. Investorerne holdt sig nemlig væk, hvorfor man med besværlighederne fra den første udredning frisk i erindring måtte opgive at udbyde nye aktier til salg.¹³ Men trods denne uvisse situation begyndte man alligevel at forberede ekspeditionens hjemkomst. Tilsyneladende var der opstået et behov for en præcisering af, hvordan kompagniledelsen skulle forholde sig ved salg af de forventede returvarer. Således udstedte kongen på vegne af direktionen et åbent brev den 29. april 1621, som bevilgede Kompagniet tre punkter i tillæg til 1616 Artiklerne.¹⁴

Indledningsvis bekræfter det første punkt, at direktørerne ikke hæftede økonomisk for deres dispositioner. Dog under forudsætning af, »at de ikke forsætteligvis eller med Vidende betro Kompagniets Gods« til uvederhæftige personer og derved påfører selskabet et tab. Dernæst blev det indskærpet, at de under ingen omstændigheder måtte sælge de hjembragte varer »til Profit og fordel for sig selv«. Endelig krævede det første punkt, at direktørerne skulle udvise

den største forsigtighed »med i rette Tid og ved lovlige Midler« at indkræve betaling for de solgte varer. Det andet punkt knyttede sig til selve regnskabsførelsen. Direktørerne skulle holde nøje regnskab med alt »som udgives på Kompagniets Vegne« og samtidig blev der forlangt behørig dokumentation for alle udgifter, der oversteg N daler. Desværre står beløbet ikke angivet, men også småpluk og mindre udgifter skulle indskrives i regnskabsbøgerne med angivelse af »Dag, Tid, Mandtal og Personernes Navn, samt hvorfor og hvortil det er udgivet«. Det tredje og sidste punkt fastslog kort, at direktionen skulle tjene Kompagniet med »Myndighed og Avtoritet«. De indgåede handler skulle med rigtige bøger og regnskaber kunne bevises »at være gjort i den bedste Mening og til Kompagniets Fordel«.

Der er næppe tvivl om, at disse punkter udfyldte et hul i 1616 Artiklerne. Dengang begrænsede interessen for returladningerne sig alene til Kompagniets toldforpligtelser, og retningslinierne for salget af varer blev ganske overset. Men trods de formelle omstændigheder bag udstedelsen af disse nye bestemmelser synes det umiddelbart svært at tro, at Kompagniets ledelse var de egentlige ophavsmænd. Dertil forekommer indholdet både for omfattende og i sidste ende indskrænkende på deres handlefrihed. Langt mere sansynligt er det, at vi her ser aktionærkredsen sætte sin vilje igennem. I hvert fald fremgår det klart, at direktørerne kun måtte fravige bestemmelserne, såfremt det skete »med 12 eller 18 af de bedste og paa saadan Handel forstændige Participanters Raad, Vidende og Betænkning«.

Men aktionærene ville mere end blot skabe klare retningslinier for salget af Kompagniets varer. De ønskede større kontrol med deres investeringer, og midlet var en stramning af ledelsens privilegier. Som tidligere anført nød direktørerne omfattende beskyttelse mod retsforfølgelse, og selvom deres forvaltning formelt kunne indbringes for retten, var det i praksis umuligt at føre beviser for en mangelfuld eller uhæderlig administration. Dertil var kravene til regnskabsførelsen for ringe i både indhold og omfang. Samtidig gjaldt, at de i ingen tilfælde var erstatningspligtige. Det var netop disse begunstigelser, som nu blev forsøgt stækket med gennemførelsen af de tre supplerende punkter til 1616 Artiklerne. Fremover var ledelsen nemlig ansvarlig for sine dispositioner, hvorfor der blev krævet regnskabsmæssige beviser for, at den altid handlede i god tro. Opstod der således uenighed om en sag, påhvilede bevisbyrden i realiteten direktørerne, som i visse tilfælde endog hæftede for tab, de måtte påføre Kompagniet.

Naturligvis kunne direktørerne ikke være tilfredse med et sådant indgreb, der lagde så åbenlyse begrænsninger i deres forvaltning. De kunne med nogen ret hævde, at hensigten aldeles stred imod indholdet af de privilegerede Artikler, som man havde udstyret dem med kun fem år tidligere. Samtidig var de respekterede borgere, som havde indskudt et mindstebeløb på 3.000 Rdlr. netop til sikkerhed for en »Throlig og Redelig« forvaltning af Kompagniet. Omvendt måtte aktionærene fremhæve, at der blot var tale om en nødvendig præcisering af allerede gældende betingelser. Såle-

des havde direktørerne trods alt aflagt ed på at forholde sig »Well och ehrligen« i deres administration samt holde »Gott och Rigtigt« regnskab. Når aktionærene overhovedet havde held til at gennemtvinge disse tre punkter, hang det formentlig sammen med den uvished, der hidtil havde præget projektet. Det synes ikke utænkeligt, hvis kongen aktivt støttede deres synspunkter, idet han kunne håbe, at man her ved ville trække flere investeringer til og på den måde lette hans økonomiske engagement.

Hvad angik det regnskabsmæssige indhold i disse nye bestemmelser, lagde det sig kun i forlængelse af en udvikling, der var påbegyndt næsten tre år tidligere. Som anført blev de menige aktionærer oprindeligt ikke levnet indsigt i ledelsens regnskaber, der hverken skulle revideres eller godkendes af nogen generalforsamling. Det samme gjaldt for så vidt også kongen. Men den 2. august 1618 befalede han alligevel direktørerne at gøre regnskab for 4 eller 6 af aktionærene, valgt efter hans vilje.¹⁵ Igen i 1619 og 1620 blev der afkrævet regnskaber, og den 20. oktober 1620 hører vi, at der på de menige aktionærers vegne skulle gives direktørerne »Fuldkommen og tilbørlig Kvittans efter rigtigt aflagt regnskab«.¹⁶

Det er umuligt at afgøre på hvilket grundlag denne tiltagende revisionsmyndighed hvilede, men for kongens vedkommende lod den sig antageligt diktere af rent praktiske forhold. I hvert fald fordrede ledelsens mange anmodninger om lån i disse år en betydelig bedre indsigt i Kompagniets regnskaber.¹⁷

Direktionens selvsuppleringsret annulleres

Aktionærerne kunne med tilfredshed konstatere, at de i rette tid havde fået gennemført bestemmelserne for salget af returvarer. I løbet af 1622 ankom nemlig hele tre fartøjer, hvorefter endnu to fulgte med hver to års mellemrum. Omsider fik man også sendt skibe til Indien igen, tillige med en vis regelmæssighed. Således blev der foretaget to årlige udrustninger i perioden 1622-24, hvilket var en bemærkelsesværdig kraftanstrengelse. Spørgsmålet er imidlertid på hvilket økonomisk grundlag man foretog disse udrustninger, samt hvilke konsekvenser det fik for Kompagniet internt.

Som nævnt var det oprindeligt planen, at man senest efter tredje udredning skulle have opsparet en kapitalreserve til Kompagniets fortsatte drift. Selvom vi ikke ved meget om returladningernes værdi, så gav de aldrig det nødvendige overskud. Men mulighederne for finansiering af udrustningerne begrænsede sig ikke alene til salget af det hjembragte gods. Som vi har set, forsøgte kongen allerede i 1618 at få aktionærer til Kompagniet gennem direkte henvendelser til enkeltpersoner. I 1623 genoptog han denne hvervekampagne, idet tre fremtrædende medlemmer af den jyske adel blev anmodet om, at »gøre sig al mulig Flid for at disponere« de standsfæller, som hidtil havde undslået sig et bidrag, til også at købe aktier.¹⁸ Og kongen ønskede straks tilbagemeldinger om, hvem der indvilgede herpå samt beløbsstørrelsen for hver enkelts tegninger. Henvendelsen var ikke til at tage fejl af og mange har formentlig følt sig presset til at give tilsagn om

summer som øjeblikkets økonomiske konjunkturer ikke tillod dem. I hvert fald noterede den svenske resident, Anders Persson, at foruden højadelen kunne kun få andre indfri deres løfter til Ostindisk Kompagni.¹⁹ Endelig kom den sidste og meget vigtige kilde til finansiering af Kompagniets aktiviteter gennem lån fra såvel private som kongen. Men kongen var ubetinget den største långiver og i slutningen af 1624 blev hans tilgodehavende i Kompagniet opgjort til den svimlende sum af 307.000 Rdlr. Alene i perioden 30. november 1621 til 14. oktober 1622 forstrakte han Kompagniet med 265.000 Rdlr., hvilket mere end antyder, at de fire udrustninger i 1622-23 for størstedelen var lånefinansieret.

Aktionærerne måtte naturligvis se med skepsis på denne måde at finansiere Kompagniets aktiviteter. Økonomisk kunne de med nogen ret hævde, at deres interesser ikke blev varetaget hensigtsmæssigt. På intet tidspunkt havde aktierne givet udbytte, og udsigten hertil blev overskygget af gældens størrelse og kreditorernes antal. Problemet for aktionærerne var imidlertid, at de ingen mulighed havde for at påvirke beslutningerne om Kompagniets udrustninger. Dette lå fortsat i hænderne på direktionen, hvor aktionærerne ikke var repræsenteret. Målet måtte derfor være at bryde den tæt sluttede kreds som direktørerne udgjorde, og en af måderne var at få ophævet ledelsens selvsuppleringsret.

Men inden vi når så vidt, skal vi se på, hvad der fik kongen til at forstrække det ostindiske projekt med hele 265.000 Rdlr. i perioden fra efteråret 1621 og knapt et år frem. Man må nemlig undre sig over, at

han lånte Kompagniet et beløb af den størrelsesorden på et tidspunkt, hvor han faktisk var begyndt at nedprioritere sine erhvervsprojekter til fordel for vigtigere udenrigspolitiske mål.²⁰

1621 var på mange måder et turbulent år for Christian 4. I løbet af foråret havde han ført en række vellykket forhandlinger med regeringerne i både Haag og London, som definitivt brød Danmarks udenrigspolitiske isolation. Efter Frederik af Pfalz' nederlag samt udløbet på våbenstilstanden mellem Spanien og Nederlandene, var de nordeuropæiske protestanter for alvor trængte, hvilket placerede den danske konge centralt i tidens storpolitiske magtbillede. Nederlandene mere end antydede, at de gerne så Christian 4. i spidsen for en evangelistisk alliance, der kunne tage kampen op med den katolske liga. Det var en rolle, som gik helt i spænd med kongens selvforståelse og ambitioner. Derfor kom det meget ubelejligt, da svenskekongen i efteråret 1621 indtog Riga og samtidig åbent antastede det danske Østersøherredømme. Gustav Adolf lod nemlig forstå, at der nu herskede et svensk dominium fra Riga til Bornholm omfattende både Gotland og Øsel. Problemet for Christian 4. var i sin korthed, hvordan han skulle møde denne territoriale krænkelse. Umiddelbart var han den svenske konge overlegen når det kom til flådestyrke, men at optrappe konflikten ville være direkte uklogt som situationen så ud i Europa. Omvendt var det et alvorligt svaghedstegn at ignorere en sådan krænkelse, som kunne skabe et alvorligt problem for hans bestræbelser på at blive protestanternes leder. Det gjaldt derfor om

at finde en løsning, der klart markerede at styrkeforholdet fortsat var intakt i Norden trods svenskernes erobring af Riga. Og med 1600-tallets stærkt udviklede magtpolitiske symbolsprog var Ostindisk Kompagni som skabt til formålet. At finansiere ekspeditioner til Indien var nemlig en betydelig præstation som kun få europæiske monarker magtede i begyndelsen af 1620erne og dem tilhørte Christian 4 i modsætning til Gustav Adolf.

For Christian 4. var Ostindisk Kompagni mere end blot et erhvervsprojekt. Det var samtidig et projekt, der gav ham prestige på den europæiske politiske scene. Og det er sandsynligvis i det lys, man skal se hans betragtelige lån til kompagniet i 1621-22. Denne dobbelte betydning som selskabet havde for kongen fik sit særlige udtryk efter Kejserkrigen, hvor hans politiske prestige led et alvorligt knæk. Således understregede han ved flere lejligheder i 1630erne, at det ville være »disreputerligt« for ham, hvis projektet måtte opgives og handelen afståes eller sælges.²¹

Der blev imidlertid aldrig gjort fælles front mod katolikkerne som Nederlandene havde foreslået det. Så da kongen i juni 1625 krydsede Elben med sine tropper og derved intervererede i Kejserkrigen skete det uden konkrete aftaler med de øvrige protestantiske nationer. Mod slutningen af februar 1626 skrev Christian 4. fra sit ophold i Wolfenbüttel et brev til sin kansler, der kort berettede om den seneste udvikling i det nordtyske. Han var netop kommet fra fredsforhandlingerne i Braunschweig og kunne »Gud være lovet« melde alt vel, hvilket reelt dækkede over, at for-

handlingerne var strandet på hans egen modvilje. Brevet var orienterende og indeholdte ingen nyheder, med undtagelse af et hidtil overset afsnit omhandlende Ostindisk Kompagni. Således anføres det, at »Dii Beuyndthebber kan elegeris per maiora aff partisipanterne, och er mig lige fuldt, huem ted bliffuer, naar hand kan gørrer ted, hand bør«. ²²

Hvad kongen her havde taget stilling til var faktisk en annullering af direktionens selvsuppleringsret. Hermed var der gjort et yderligere indhug i dens magtstilling, og i fremtiden påhvilede det altså et flertal af aktionærerne at vælge egnede medlemmer til kompagniledelsen. Det var afgjort aktionærerne, som stod bag dette i grunden alvorlige organisatoriske indgreb. De havde ikke haft indflydelse på kompagniets aktiviteter og kunne derfor kun se til, at direktørerne gældsatte selskabet i en sådan grad, at det reelt var omsonst at håbe på aktieudbytte. Modsat måtte ledelsen naturligvis opfatte hele affæren som et urimeligt angreb på dens beføjelser og ansvarsområde. Efter en svær opstart var der trods alt kommet gang i Kompagniets aktiviteter med hele seks udrustninger i årene 1622-24. Krigsudbruddet som midlertidigt havde indstillet driften, kunne de vel næppe lægges til last. Men uanset ledelsens indvendinger, så havde kongen igen stillet sig på aktionærernes side i deres bestræbelser på at opnå større organisatoriske beføjelser. Og nogle år senere hører vi, at »de interesserede Participanter med kongens tilladelse allerede har deres Beuindthebber«. ²³

Handelen genoptages

Med freden i 1629 blev det atter tid for kongen at genoptage sit civile liv, og det varede ikke længe, før planerne om at udruste en ostindisk ekspedition meldte sig. I en hast fik man klargjort to fartøjer, som allerede i december samme år kunne påbegynde deres rejse. Kejserkrigen havde medført et næsten uopretteligt prestigetab for Christian 4., og samtidig vist, hvor vanskeligt det var at forsvare Jylland mod angreb fra syd. Imidlertid var den danske flåde fortsat den stærkeste i Østersøen, hvilket kongen tydeligt kunne demonstrere ved at udruste en ny ekspedition til Ostindien. Herved fik han nemlig signaleret, at han nok havde tabt krigen men bestemt ikke mente, at have tabt sin position i Norden. For Kompagniet havde den hurtige genoptagelse af handelen efter freden således nogle klare fællestræk med situationen efter Gustav Adolfs erobring af Riga i 1621. Det var stadigvæk prestigefyldt at sende skibe til Indien, og det forsøgte Christian 4. at udnytte til at stabilisere hans udenrigspolitiske position.

Imidlertid var Kompagniets privilegier udløbet i 1628 efter tolv år i værk, hvilket naturligt rejser spørgsmålet om grundlaget for handelens genoptagelse. Som bekendt havde kongen forbeholdt sig ret til at »forandre och forendre« privilegiernes indhold. Og som tingene havde udviklet sig op gennem 1620'erne, var der måske god grund til at foretage visse ændringer. Kompagniet havde trods alt allerede gennemgået markante organisatoriske forandringer med godkendelsen af de tre punkter i

1621, samt ophævelsen af direktionens selvsuppleringsret i 1626. Faktisk er der også kildemæssige indikationer på, at kongen udnyttede sin ret, om end de nærmere forhold næppe lader sig afdække i ønskelig grad.

I en skrivelse den 7. april 1634 til rektor og professorer i København lader kongen forstå, at han for nogen tid siden har »stiftet et Kompagni på Ostindien« ved hjælp af gode undersætteres ind- og tillæg.²⁴ Hvad der mentes hermed lader sig ikke umiddelbart bestemme, men kun få måneder forinden havde han i en anden skrivelse indkaldt til møde på Skanderborg Slot med et pålæg til direktørerne om at huske »Compagniets Bøger, Privilegia de første och sidste, m.m.«.²⁵ Endelig hører i forbindelse med revisionen af regnskaberne i 1633, at »Bewindthebberne for det forrige Kompagni« ligeledes skulle deltage, da de havde haft regnskaberne »under Hænder fra begyndelsen og til 1629«.²⁶

Der blev sandsynligvis foretaget en privilegiemæssig reorganisation af selskabet omkring 1629. Men der var næppe tale om en egentlig rekonstruktion, som vi f.eks. ser efter det andet Ostindiske Kompagnis fallit i 1729. Dertil er kontinuitetslinierne fra tiden før 1629 for stærke. Efter Kejserkrigen fulgte inflationen, hvilket i 1635 foranledigede kongen til at kræve foretaget en kursjustering af aktionærernes indlæg, »idet en Del er gjort for nogle Aar siden, en Del senere til forskellige Tider«.²⁷ Formålet var helt givet at opskrive pålydende aktieværdi for de første tegninger i håbet om at øge indtægterne ved de nu jævnlige afkrævede procentvise tillæg (se ned-

for). Men heller ikke på udgiftssiden syntes kongen at opstille nogen skarp skillelinie for et eventuelt rekonstrueret Kompagni. I flere tilvælde anmodede han nemlig direktørerne om at afvikle forskellige gældsposter til private kreditorer, stiftet før 1629.²⁸

Selvom omfanget af denne reorganisation ikke lader sig bestemme, så må det alligevel undre, at den ikke har sat sig spor i den eksisterende forskning. I forhold til Kompagniets finansiering efter 1629, har Richard Willerslev dog fremdraget et enkelt punkt, som i det mindste må siges at være nytænkning, holdt op imod tidligere tiders besværligheder med at fremskaffe den fornødne kapital. Nok efterlod Kejserkrigen ikke uoprettelige skader på nationens økonomi, men den mærkede alligevel befolkningen i de første fredsåre, hvilket yderligere indskrænkede selskabets i forvejen beskedne muligheder for at finde nye aktionærer. Samtidig forlød det i begyndelsen af 1630'erne, at aktierne nu sælges til »det halve og ringere«.²⁹ Der var derfor al mulig grund til at se sig om efter en ny finansieringsform. En oplagt løsning fandt man hos det nederlandske vestindiske Kompagni, der i 1624 havde afværget en truende kapitalmangel ved at afkræve aktionærerne et merindskud på halvdelen af deres aktiekapital. Imidlertid blev de danske aktionærer aldrig opkrævet et merindskud af den størrelsesorden, men de blev til gengæld mødt med en række krav om mindre ydelser op gennem 1630'erne. Således anmodede kongen i årene 1629/30, 1634, 1636 og 1637/38 ved flere lejligheder aktionærerne om at indskyde mellem 15 og 20 procent af deres oprindelige indskud.³⁰

Karakteristisk for disse krav om merindskud var dog, at de baserede sig på en vis grad af frivillighed. Kongen havde ingen hjemmel til at opkræve pengene eller for den sags skyld konfiskere aktionærernes indskud, som han gentagne gange truede med, såfremt de opkrævede summer ikke blev indbetalt.³¹ Blot kunne han appellere til aktionærernes solidaritet, idet han selv fandt det ganske urimeligt, hvis den ene skulle fortsætte den andens handel »til egen Skade og Risiko«.³²

Richard Willerslev har således ret, når han ser disse forskellige forsøg på at skaffe kapital, som et vidnesbyrd om, at aktionærerne kun hæftede med deres indskud. Men det er til gengæld ikke korrekt, når han hævder, at der fra regeringens side ikke blev gjort noget forsøg på at udvide aktionærkredsens ansvarlighed videre.³³ Tværtimod strakte kongen sig langt i bestræbelserne på at opnå aktionærernes godkendelse af disse merindskud som en legitim finansieringskilde til selskabets aktiviteter. Og netop kongens bestræbelser blev en del af drivkraften bag den organisatoriske udvikling, som kom til at præge Kompagniet i den første halvdel af 1630erne, hvilket mødet på Skanderborg Slot klart viser.

Mødet på Skanderborg Slot

Aktionærernes sammensætning undergik en forandring i begyndelsen af 1630erne. Langsomt forsvandt de udenlandske investorer ud af billedet, ligesom mange af de private købmænd efterhånden også forlod selskabet. Tilbage blev overvejende folk, som på en eller anden måde var knyttet til

den offentlige forvaltning og derfor dårligt kunne undslå sig de mange opfordringer om nye indskud. Richard Willerslev har beskrevet denne udvikling som en klar markering af Kompagniets forvandling til et statsstyret projekt, hvor aktionærernes vilkår blev yderligere forringet. De fik ikke længere indsigt i regnskaberne, og i det hele taget havde aktionærerne kun betydning i den udstrækning det »var muligt at blokke dem for penge«.³⁴

Synspunktet er fristende og harmonerer godt med den udbredte opfattelse af Christian 4., som en egenrådige og næsten pedantisk monark når det kom til statsadministrationen. Men det må samtidig konstateres, at Richard Willerslev aldrig levner aktionærernes organisatoriske stilling efter Kejserkrigen den opmærksomhed, som kildematerialet faktisk tillader.

I begyndelsen af januar 1634 modtog storaktionær Albret Skeel en anmodning fra kongen om at opsøge »de fornemste og rige af Adel og borgere« i forsøget på at tilvejebringe kapital til en ny ekspedition.³⁵ Til gengæld ville kongen i mellemtiden overveje mulighederne for at fremskaffe et skib til formålet. Desværre kender vi ikke Albret Skeels svar på anmodningen, men konkrete økonomiske tilsagn fik kongen ikke. Formentlig har storaktionærerne udtrykt betænkeligheder og måske endda direkte undskyldt sig med, at man ikke kunne gå enegang uden om de øvrige aktionærer. Således indkaldte Christian 4. godt tre uger senere til møde på Skanderborg Slot den 10. marts, idet Kompagniet blev tilsagt at møde med en delegation »vel instruere-



Døbefont af smedjern udført 1646 til Holmens Kirke i København af H. U. Schwitzer. Selv i sit valg af ornamenter til kirkeligt brug slog Christian IV's begejstring for det ostindiske eventyr igenem. De eksotiske figurer flankerer kongens kronede navnetræk. (Foto: Privateje)

Baptismal font of cast-iron made in 1646 for Holmens Church in Copenhagen by H. U. Schwitzer. Christian IV's enthusiasm for the East Indian adventure shone through even in his choice of ornaments for church use. The king's name is flanked by the exotic figures. (Privately owned photo)

de til at forhandle om Handelens Fortsættelse«. ³⁶ Det fremgår, at kongen var indstillet på »at høre de menige Participanters Raad og Betænkning herom«, da han fandt det rimeligt, at flertallets stemme »i saadant tilfælde høres og følges«. Det var bestemt nye toner i et Kompagni, der oprindeligt ikke levede aktionærerne nogen indflydelse. Nu stod de pludselig i en situation, hvor de i samråd med kongen kunne tilrettelægge den fremtidige drift. Men det forudsatte, at man fik løst problemerne omkring finansieringen. Der er næppe tvivl om, at Christian 4. foretrak en ordning, som rakte ud over den aktuelle udredning. Udviklingen havde nemlig vist, at Kompagniet ikke magtede at finansiere sine aktiviteter selv. Der måtte tilføres kapital før hver ekspedition, og derfor ønskede kongen aktionærernes godkendelse af, at de løbende kunne opkræves et merindskud. Naturligvis var det ikke uden risiko at lade aktionærernes flertal afgøre spørgsmålet om Kompagniets finansiering. Men kongen forsøgte at imødekomme denne risiko, idet han havde fundet midlerne til at udruste et orlogsskib og samtidig arbejdede på også at udruste en jagt.

Vi ved ikke, hvordan mødet på Skanderborg Slot forløb, men meget tyder på at parterne skiltes uden endeligt resultat. Kongen havde ikke fået aktionærernes godkendelse til at opkræve et merindskud. Dette kunne kun ske med en vis grad af frivillighed, hvilket fremgår af en skrivelse, sendt til Rektor og Professorer i København den 7. april. ³⁷ Heri anmodes adressaterne om at samle »Participanterne af Gejstligheden« til forhandlinger om et pro-

centvis indskud af deres aktiekapital. Det blev understreget, at de af gejstligheden, som ingen formue havde ikke skulle anmodes om udlæg. For at hjælpe forhandlingerne lidt på vej kunne kongen endvidere meddele, at han nu indvilgede i at stille både et orlogsskib og en jagt til rådighed for Kompagniet samt »montere og proviantere dem med al fornødenhed«, dog mod en ikke angivet del af fragten. Det fremgår imidlertid også, at skrivelsen af 7. april var et nyt forhandlingsoplæg, som kongen anmodede rektor og professorer om at viderebringe til de aktionærer, som havde deltaget i mødet på Skanderborg Slot. Adressaterne skulle anvende deres yderste »Kredit, Flid og Omsorg for at forrette dette«, således at aktionærernes delegerede kunne sendes til København »med en sådan Fuldmagt, at de kan træffe endelig afgørelse heri«.

Her slipper kilderne så de forhandlinger, der siden førte til udrustningen af to fartøjer i 1635. Men i november 1634 forlyder det, at aktionærerne af adel og borgerskab i Danmark har bevilget et vist beløb, hvorfor kongen formoder, at man »i Norge vil gøre det samme«. ³⁸ Kun få dage senere henvendte han sig til en række aktionærer fra det lærde miljø i København og bad dem yde et tillæg, idet »andre participanter er gået ind på at udlægge 15 Rdlr. af hver Hundrede«. ³⁹ Så vidt det kan vurderes, indgik aktionærkredsen altså ikke nogen fælles overenskomst om udrustningernes finansiering. Kongen var derfor nødt til i første omgang at tage til takke med den aftale han kunne få istand med adelen og borgerskabet. En aftale, som tydeligvis

skulle bruges til at presse andre aktionærgrupper til også at gøre indlæg i Kompagniet.

Hele forløbet omkring mødet på Skanderborg Slot synes bestemt ikke at tegne en udvikling, hvor aktionærernes vilkår blev yderligere forringet, som anført af Richard Willerslev. Tværtimod blev de aktivt inddraget i beslutningerne om Kompagniets drift som ligeværdige forhandlingspartnere, hvis synspunkter både skulle høres og følges. Og selvom kongen gav betydelige indrømmelser under vejs, formåede aktionærerne faktisk at manøvrere sig ud af forhandlingerne uden at acceptere hans krav om nye indskud i Kompagniet. Trods forandringerne i aktionærkredsen stod den altså stærkt i 1634 med beføjelser, der var mere vidtstrakte end hidtil set. Samtidig optrådte aktionærerne bedre organiseret, om end strukturen ikke umiddelbart lader sig afdække. Blot fremgår det, at kongens forskellige forslag til finansiering af den nye udrustning først skulle forelægges de menige aktionærer, hvorefter deres delegerede kunne udstyres med det nødvendige mandat til videre forhandlinger.

Kongens part og kapital i Kompagniet

Da kongen i 1620erne sanktionerede aktionærernes forskellige krav om ændringer af Kompagniets Artikler, var årsagen ikke en dybere forståelse af deres særskilte behov, ligesom det heller ikke var noget velovervejeth angreb på direktionens magtstilling. Det var snarere et forsøg på at tilgodese egne interesser, idet han kunne håbe, at disse ændringer på sigt ville fremme en generel lyst til at investere i projektet og

derved nedbringe hans personlige udgifter. Men herved udstak han i realiteten også rammerne for det samarbejde med aktionærerne om Kompagniets udrustninger, der havde præget udviklingen i første halvdel af 1630erne.

Udfaldet af mødet på Skanderborg Slot gav imidlertid kongen stof til eftertanke. Han havde strakt sig langt i forhandlingerne og endda indvilget i at udruste to skibe, men fik ikke noget til gengæld. Han måtte derfor uundgåeligt stille sig det spørgsmål, om samarbejdet med aktionærerne levede op til forventningerne, om resultatet stod mål med den fortsatte drøje økonomiske byrde, der påhvilede ham.

Allerede sidst på foråret 1634 havde kongen gjort sin stilling op. Således tog han den 30. maj initiativ til én gang for alle at konsolidere sin position i Kompagniet, idet rentemestrene blev pålagt at lave en samlet opgørelse over de summer, han havde forstrakt den ostindiske fart, og siden »lægge den til den forrige (indskudte) Kapital«. ⁴⁰ Med andre ord ønskede han at konvertere gamle lån til ny aktiekapital, hvilket angiveligt udsprang af et behov for præcist at kende sin »Part og Kapital i Kompagniet!« Set ud fra en økonomisk betragtning var dette med Richard Willerslevs ord en »ganske intetsigende ompostering«, da pengene alligevel måtte anses for tabt. ⁴¹ Men Richard Willerslev ser ikke denne ompostering i sin rette sammenhæng. Den ville nemlig afgørende forrykke styrkeforholdet internt i selskabet, eftersom kongen derved ville erhverve sig aktiemajoriteten. De øvrige aktionærer var derfor næppe begejstret for dette initiativ. Omvendt var de udmær-

ket klar over, at deres investeringer stod og faldt med kongens fortsatte økonomiske engagement. Et forhold, som også Christian 4. var sig bevidst og samtidig forstod at udnytte som den drevne forhandler han var. Det forekommer i hvert fald ikke uden taktisk sans, når han den 2. september samme år, i en sag om nogle uafklarede gældsposter, forlangte en snarlig afgørelse for således at vide »hvor højt han er interesseret i det nævnte Kompagni«. ⁴²

I virkeligheden kunne aktionærene ikke stille meget op for at forhindre denne magtovertagelse, højst forhale tidspunktet. Men senest i marts 1636 synes den en realitet, da kongen under henvisning til, at han nu »fast over Hælvtten participere i det Ostindiske Kompagni« udpegede Willum Løvel som nyt medlem af direktionen. ⁴³ Herved havde kongen klart markeret, hvilke muligheder, der formelt stod til hans rådighed, endda på et område som aktionærene opfattede vitalt for deres interesser. Men betragtede han sig nu som egenrådlig i Kompagniet, og skulle aktiemajoriteten udnyttes i andre forhold, som f.eks. fremtidige udrustninger? Et fingerpeg herom blev givet et halvt år senere, hvor planerne om en ny ekspedition tog form. Den 4. november 1636 hører vi, at kongen agtede at »reparere og udruste« endnu et fartøj, hvortil han behøvede en foreløbig beregning af, hvad det tilkom enhver at betale, når »der skal udlægges 20 af hver 100 Kapital«. ⁴⁴ Det var en udmelding, der sandsynligvis mødte nogen modvilje i aktionærkredsen. Den 14. november pålagde kongen derfor direktørerne at sammenkalde aktionærene og forelægge dem spørgs-

målet om udrustningen af det pågældende skib. ⁴⁵ Imidlertid havde han svært ved at skjule sine egentlige hensigter, da han på mødet ønskede aktionærernes accept af, at de alligevel kunne »tilholdes at hjælpe med et ringe udlæg«. Ville man ikke anerkende rimeligheden heri, måtte de ifølge kongens vurdering »afstå deres første indskudte kapital« og derved forlade Kompagniet. Meget tydeligere kunne det ikke siges, og den følgende dag blev resultatet offentliggjort. I et åbent brev af 15. november 1636 erklærede kongen, at han efter »begæring fra flertallet af Participanterne« havde påtaget sig at forestå en udrustning. ⁴⁶ Ifølge aftale med »de fleste og største participanter« skulle der til det formål erlægges yderligere 15 procent af det første indskud. Til gengæld lovede kongen, at de som indbetalte disse penge, ville få dem godtgjort med det næste skib fra Indien. Dog først når han selv havde fået sin fragt deraf og kun »såvidt det strækker til«.

Indholdsmæssigt afveg denne aftale ikke betydeligt fra det udspil, kongen var kommet med i forlængelse af mødet på Skanderborg Slot. Men i modsætning til den gang, var understregningen af aktionærernes medbestemmelse nu udelukkende retorisk og kunne kun relateres til en egentlig forhandlingssituation af navn. Mens man i 1634 havde haft både tid og lejlighed til at rådspørge de menige aktionærer ude i landet, så var dette øjensynligt ikke længere tilfældet. Den tid hvor aktionærene blev taget med på råd var uigenkaldeligt forbi. Siden begyndelsen af 1620'erne var de blevet tilkendt stadigt flere beføjelser og fra Kejserkrigens afslutning havde de i nogen

udstrækning fungeret som forhandlingspartnere i selve beslutningsprocessen omkring udrustningerne. Imidlertid førte denne forøgede indflydelse hverken til flere eller større investeringer, hvorfor kongens incitament til at fastholde samarbejdet faldt bort.

Mens det således lader sig sandsynliggøre, hvad der foranledigede Christian 4. til at sikre sig aktiemajoriteten, så volder det flere vanskeligheder at fastslå, hvori han så fordelene ved denne magtovertagelse. Måske ønskede han blot større kontrol med ledelsen, hvis administration han ved forskellige lejligheder havde udtrykt sin irritation over. Måske var håbet i virkeligheden, at aktiemajoriteten ville give ham de fornødne beføjelser til at udvide aktionærernes ansvarlighed så fremtidens behov for merindskud i Kompagniet kunne opkræves på et legitimt grundlag. Men i så fald mislykkedes hans forehavende. Aktionærerne havde siden begyndelsen af 1630-erne gradvist afskrevet selskabet som et tabsgivende projekt, og den sidste tro på at nye investeringer ville ændre herpå forsvandt hurtigt med kongens magtovertagelse. Således går der herfra en lige linie frem til 1638, hvor en række aktionærer henstillede til kongen om, »at dette værk ikke flere folk skal bringe til yderste armod end hidtil er sket«. ⁴⁷

Willum Leyels ed

Det har længe været kendt, at direktørernes magtstilling blev svækket markant i 1630erne. Deres virkefelt indskrænkede sig i hovedsagen til rent administrative opgaver, tilsyneladende helt uden deltagelse i

beslutningerne om Kompagniets aktiviteter. Richard Willerslev har beskrevet dem som »statens embedsmænd, ansat af kongen paa fast løn«. ⁴⁸ Det må dog konstateres, i lighed med aktionærernes organisatoriske stilling, at ledelsens samlede forhold efter 1629 aldrig har været undersøgt nærmere.

Som bekendt blev Willum Leyel i 1636 udpeget til ny direktør i Kompagniet. Vover man at betragte netop hans ed til kongen som et udtryk for de almindelige vilkår, hvorunder direktørerne nu var ansat, så fremgår det, at de forestod deres bestilling under tavshedspligt. ⁴⁹ Intet måtte åbenbares om »Handelens tilstand til Skade for Kompagniet«. Desuden skulle de forholde sig redeligt i handelen og ikke favorisere noget menneske, selvom kongen i anden sammenhæng påpegede, at han helst så returvarerne solgt til en »Indlænding end til en Udlænding«, såfremt prisen var den samme. ⁵⁰ Ydermere måtte direktørerne hverken deltage i køb, salg eller leverancer af Kompagniets varer, med mindre det skete med særlig tilladelse, udstedt af aktionærerne. Richard Willerslev anfører, at det allerede i 1620erne var et problem for især de største aktionærer at se, hvorledes direktørerne udgjorde de vigtigste leverandører af fornødenheder til udrustningerne og tilmed tog sig godt betalt for leverancerne. ⁵¹ Noget tyder altså på, at aktionærerne også på dette punkt er blevet tilgodeset. Endelig var der spørgsmålet om aflønning. Ifølge 1616 Artiklerne var direktørerne sikret en provision på 2 procent af både ud- og hjemrejserne. Et forhold som siden må være blevet ændret, eftersom Wil-

lum Leye blev garanteret en årlig løn på 300 Rdlr. in specie »at udrede af Kompagniet«.

Foruden disse formelle retningslinier var direktørerne også underlagt en konge, der fulgte nøje med i selskabets aktiviteter, og i visse tilfælde åbent kritiserede deres dispositioner. I et brev til rentemestrene af 29. juli 1635 udtrykker han således sin harme over Kompagniets prisniveau, hvilket han fandt urealistisk højt, sammenlignet med markedet i Hamborg.⁵² Det var imidlertid ikke forbrugerpriserne, som bekymrede kongen, men derimod »hourledis dy uyll komme till vdrustningen igen«, såfremt niveauet blev fastholdt. Et vedvarende problem for Kompagniet var nemlig konkurrencen fra de købmænd, der også hjemførte fjernøstlige produkter, men indkøbt billigere på markederne i bl.a. Hamborg. Derfor havde kongen allerede i 1624 forsøgt at styrke selskabets indtjeningsmuligheder ved at foreslå et importforbud af ostindiske varer udenom Kompagniet. Men før rigsrådet ville godkende forslaget, ønskede det vished om, at Kompagniet kunne sikre tilstrækkelige forsyninger, hvilket reelt stillede sagen i bero. Det var altså ledelsens manglende hensyntagen til de indenlandske konkurrenceforhold, som kongen overfor rentemestrene i 1635 udtrykte sin utilfredshed med. Og måtte direktørerne på den måde forvolde Kompagniet skade af nogen art, var det hans opfattelse, at »dy inted erre god for at oprette dem ygen«.

Herved pointerede Christian 4. samtidig, at direktørerne fortsat var økonomisk ansvarlige for deres dispositioner. Som tidligere anført fik aktionærene allerede i

1621 godkendt et tillæg til 1616 Artiklerne, der fastslog ledelsens erstatningspligt i tilfælde af ukorrekt eller mangelfuld forvaltning til skade for Kompagniet. En bestemmelse, som tilsyneladende stadig stod ved magt i 1630erne. Nu fik den konkrete sag om direktørernes prisfastsættelse af returvarerne aldrig noget retsligt efterspil, hvad den strengt taget heller ikke egnede sig til. I sidste ende var det jo en skønssag, hvorledes selskabets interesser bedst lod sig varetage. Vi kender ikke de omtalte varers faktiske salgsværdi, men ifølge ledelsens overslag, ville den gå næsten lige op med »den Gæld, som det ostindiske Kompagni stikker i«. ⁵³ På den baggrund opgav kongen sin slet skjulte trussel om en retssag og anmodede i stedet direktørerne at rådslå sig med aktionærene om »ved hvad midler der... kan ske en ny udrustning«. ⁵⁴ Imidlertid forelå der godt et halvt år senere en anden og langt mere håndfast sag om en ubetalt gældspost, som omgående fik kongen til at kræve direktørerne tiltalt ved retten. Han mente, at Kompagniets ledelse havde brudt et løfte om at indfri et gammelt lån og ville nu ved rettens hjælp have udbetalt det fulde beløb med renter samt en godtgørelse for »den lidte Skade«. ⁵⁵ Sagen lader sig næppe udrede i detaljer, men det tyder på, at direktørerne også denne gang slap ved truslen. Kongen lod senere »Tiltalen mod dem fare«, idet han accepterede, at lånet ikke var »opsagt i rette Tid«. ⁵⁶

Der er ingen tvivl om, at direktionen gradvist mistede styringen af Kompagniet, hvorved dens administrative opgaver blev trukket yderligere frem. En udvikling, som

Helfigursbillede af Christian 4. fra 1638. På dette tidspunkt havde kongen siddet på tronen i 50 år, og Danmark var ikke længere den stærkeste magt i Norden. Den merkantilistiske erhvervs politik var for længst opgivet, og Ostindisk Kompagni var i hastig opløsning. Samme år, som dette billede blev malet, ignorerede han fuldstændigt aktionærernes anmodning om selskabets ophævelse. (Maleri af Abraham Wuchters, 1638. Frederiksborg)

Full-length portrait of Christian IV from 1638. By this time the king had been on the throne for 50 years and Denmark was no longer the strongest power in the Nordic region. The mercantile trade policy had been abandoned a long time before, and the Danish East India Company was quickly falling apart. The same year that this picture was painted Christian IV totally ignored the shareholders' request to dissolve the company. (Painting by Abraham Wuchters, 1638. Frederiksborg)

klart blev understreget, da kongen i forlængelse af Willum Leyels udnævnelse anmodede de øvrige direktører om at optage ham som »Handelens Administrator sammen med dem«. ⁵⁷ Men ledelsen lod ikke sit virke bero på kongens nåde og befaling. I modsætning til hvad Richard Willerslev hævder, var direktørerne ansat og aflønnet af Kompagniet, og deres mandat var aktionærernes flertal. Naturligvis fik dette forhold et noget andet præg, da Christian 4. senest i 1636 bemægtigede sig aktiemajoriteten, men det gav ham ikke umiddelbart en mere søjelig ledelse. Et godt eksempel herpå er kontroversen om Erik Grubbes efterladte gods. Ligeså snart det kom Jomfru Anna Grubbe Pedersdatter for øre, at hendes bror var død i Indien, rettede hun henvendelse til kongen i forsøget på at redde sig en mulig arv. Sagen blev i første omgang ekspederet videre til



Kompagniet, hvor ledelsen imidlertid ignorerede den. Men den efterladte søster affandt sig bestemt ikke med denne behandling, og godt 10 måneder senere hører vi, at der er opstået trætte mellem hende og direktørerne. ⁵⁸ Da Erik Grubbe i sin tid var gået i tjeneste hos kongen, kun-

ne han dårligt sidde kontroversen overhørig. Han ønskede derfor parterne stævnet i forsøget på enten at »bilægge de opstaaede Tvistligheder i Mindelighed eller afgøre dem ved Dom«. Men direktørerne lod sig ikke sådan presse. På mødet fremlagdes nemlig en erklæring om, at de hverken kunne eller skulle give underretning om den omtvistede sag, eftersom de ikke havde haft noget at gøre med Kompagniets første regnskaber. Denne forklaring tilfredsstillende dog ikke kongen, som den 14. marts 1638 krævede ledelsen indstævnet, og denne gang med et alvorligt pålæg om at efterkomme hans befaling og afslutte sagen.⁵⁹

Det vides ikke, hvorledes kontroversen endte, men den kom afgjort til at handle mere om ledelsens interne beføjelser end Jomfru Anna Grubbe Pedersdatters mulige arv. Og der er ikke tvivl om, at direktørerne i dette tilfælde udnyttede enhver mulighed for at undgå, hvad de måtte opfatte som utidig indblanding i deres administration. Imidlertid var denne sag blot en principiel demonstration. Direktørerne var formentlig i 1638 opmærksomme på, at Kompagniets finansielle muligheder efterhånden var udtømte, og de derfor snart måtte indstille driften.

I november 1639 sendte selskabet, som en sidste krampetrækning, de to sidste skibe til Indien under kommando af Willum Level. Men der var mere tale om undsættelse end en ny handels ekspedition. Herefter faldt den hjemlige organisation fra hinanden i et sådant omfang, at man i 1644 ikke længere vidste, hvem der var ansvarlig for regnskaberne.

To år efter Christian 4.s død i 1650, vedtog rigsrådet at henstille til Kompagniets ophævelse.

Sammenfatning

Som tidligere anført så Richard Willerslev Ostindisk Kompagniets organisatoriske udvikling gå fra en magtfuld selvsupplerende direktion direkte til en kongelig magtovertagelse af ledelsen. En proces, som angiveligt kun forringede aktionærernes stilling yderligere. I nærværende artikel er der imidlertid argumenteret for et noget andet og betydeligt mere nuanceret forløb. Der er ligeledes skitseret en langt mere omfattende organisatorisk udvikling end den Richard Willerslev har fremført. En udvikling, som i første omgang kom aktionærerne til gode.

Ifølge Kompagniets oprindelige privilegier var aktionærernes magtstilling nærmest retsløs. De havde ikke regnskabsindsigt og kunne intet stille noget op overfor en særdeles magtfuld direktion. Alligevel lykkedes det aktionærerne i 1621 at få gennemført tre supplerende punkter til 1616 Artiklerne, der klart sikrede dem større kontrol med ledelsens dispositioner. At disse nye bestemmelser samtidig var et opgør med direktørernes personlige begunstigelser fremgår af, at bevisbyrden nu påhvilede ledelsen, såfremt der opstod uenighed om en sag. Og i modsætning til hvad 1616 Artiklerne foreskrev, så kunne direktørerne i visse tilfælde gøres erstatningspligtige.

Oven på den meget stille periode, som havde præget Kompagniet siden 1618, oplevede man fra 1622-24 en næsten hektisk aktivitet. Endelig returnerede der skibe fra Indien og der blev sågar foretaget to

årlige udrustninger. Men aktiviteterne var for størstedelen lånefinansieret, hvilket hurtigt førte Kompagniet ud i en næsten bundløs gæld. For aktionærene betød dette, at udsigterne til et aktieudbytte blev lange, hvad der formentlig fik dem til at kræve en plads i direktionen. Det var nemlig fortsat direktørerne, som fastlagde retningslinjerne for de samlede aktiviteter og derved var ansvarlige for det økonomiske morads, selskabet befandt sig i. Christian 4. imødekom i 1626 aktionærernes krav, idet han annullerede ledelsens selvsuppleringsret. Herefter var det op til aktionærene at udpege nye medlemmer til direktionen. Kun ti år efter Kompagniets stiftelse måtte ledelsen indse, at dens magtgrundlag var betydeligt indskrænket. Direktørernes personlige privilegier, der vel ikke umiddelbart lod sig forbinde med den daglige drift, var nu på forskellig vis blevet sat ud af værk.

Som noget nyt er det også godtgjort, at der i forbindelse med handelens genoptagelse efter Kejserkrigen i 1629 sandsynligvis er foretaget en privilegiumæssig reorganisation af selskabet. Blot kender vi ikke indholdet af Kompagniets sidste privilegier, som omtales i indkaldelsen til mødet på Skanderborg Slot. Men kongen havde som bekendt i 1616 Artiklerne forbeholdt sig ret til at foretage ændringer efter den første tolv-årige periode. Med den organisatoriske udvikling Kompagniet allerede havde gennemgået, var der god grund til at benytte sig af denne ret. Selvom vi ikke med sikkerhed kan afgøre på hvilket grundlag handelen blev genoptaget, var der et område, hvor man ikke havde fundet en endelig løsning. Nemlig finansierin-

gen. Som vi allerede har set, hvilede de mange merindskud som aktionærene blev afkrævet i 1630'erne ikke på et legitimt grundlag. Med andre ord kunne Kongen ikke med hjemmel i privilegierne opkræve disse penge, hvilket forhandlingerne i forlængelse af mødet på Skanderborg Slot 1634 tydeligt viste. Her lykkedes det faktisk aktionærene at afvise hans krav om nye indskud, og i det hele taget stod de stærkere og bedre organiseret end tidligere set.

Men forhandlingerne i 1634 blev også vendepunktet for aktionærernes indflydelse. De betydelige organisatoriske indrømmelser, som kongen havde tilkendt dem siden 1621 var formentlig ikke motiveret af en dybere forståelse af deres behov for større kontrol med Kompagniet. De var snarere motiveret af et ønske om at trække flere investorer til den ostindiske handel. Dette skete imidlertid ikke, og da aktionærene samtidig undslog sig de merindskud, som handelen krævede, bortfaldt kongens incitament til at fortsætte samarbejdet. Der er således en sammenhæng mellem forhandlingerne i 1634 og kongens senere magtovertagelse af Kompagniet. Allerede i foråret samme år tog han nemlig initiativ til at styrke sin position internt ved at kræve gamle lån konverteret til ny aktiekapital. En ompostering, der var gennemført senest i marts 1636, hvor han som indehaver af aktiemajoriteten kunne udpege Willum Leyel som nyt medlem af direktionen. Nyt for denne magtovertagelse er, at det sker forholdsvis sent og tilmed på et legitimt grundlag som indehaver af aktiemajoriteten. Derved skete det i virkelighe-

den mere på bekostning af aktionærene end ledelsen, som hævdede af Richard Willerslev.

Hvad angik direktørerne, blev deres magt på væsentlige områder allerede reduceret i løbet af 1620'erne. En vægtig årsag hertil var givetvis Kompagniets pauvre kommercielle resultater. (I alt blev 18 skibe sendt til Indien, hvoraf kun 7 returnerede, og selvom vi ikke kender de hjembragte varers salgsværdi, skabte de ikke den fornødne driftskapital). Men direktørerne var ansat af Kompagniet og fungerede på intet tidspunkt som kongens embedsmænd. Tværtimod værnede de i flere tilfælde om den rest af integritet, de havde tilbage som ledelse. Som vi har set, lod de sig ikke umiddelbart føje af kongen, hvad enten det handlede om prisfastsættelse af returvarerne, tilbagebetaling af et gammelt lån eller i den mere kuriøse ende som sagen om Erik Grubbes efterladte gods.

I nærværende artikel er det også forsøgt at konferere Christian 4.s engagement i Kompagniet med hans førte udenrigspolitik. At besejle Ostindien i første halvdel af 1600-tallet var en betydelig og prestigeskabende præstation, der bestemt havde en politisk signalværdi. Det er sandsynliggjort, at kongens store lån til Kompagniet i 1621-22 samt handelens hurtige genoptagelse i 1629 havde et udenrigspolitisk sigte. Det samme kan man i nogen udstrækning hævde om den udrustning kongen tog initiativ til i foråret 1634. I oktober samme år skulle København nemlig danne rammen om, hvad der senere skulle vise sig at blive danmarkshistoriens største og dyreste fest. Den udvalgte prins skulle giftes med Magdalena

Sibylla af Sachsen og i den anledning blev Europas magthavere inviteret til hovedstaden. Når festen overhovedet blev så dyr, at kongen til finansieringen faktisk måtte udskrive ekstraskatter, hang det sammen med ønsket om at markere, at landet nu var kommet sig efter Kejserkrigen og rede til igen at spille en aktiv rolle på den internationale scene. Med dette mål for øje havde det for Christian 4. naturligvis været en yderligere manifestation, hvis der på Københavns Rhed lå to ostindiensfarere klar til afsejling, mens festlighederne foregik i land.

Det er klart, at denne konferering mellem Kompagniets historie og tidens førte udenrigspolitik kun kan antage sandsynlighedens karakter. Og den må under ingen omstændigheder dække over det forhold, at Ostindisk Kompagni for kongen først og fremmest var et kommercielt selskab, som tjente et langsigtet erhvervspolitisk mål. Der er ikke tvivl om at han langt op i 1630'erne stadigvæk så muligheder i den oversøiske handel. Således gav han i foråret 1637 en række københavnske købmænd eneret til at handle på Kina, Japan og Siam. Selvom projektet aldrig blev realiseret, er det et udtryk for kontinuitet i den erhvervspolitiske satsning, der blev sat i værk godt 20 år tidligere.

Tilbage forestår blot en vurdering af, hvorfor konklusionerne i nærværende artikel på så væsentlige områder viger fra *Danmarks første aktieselskab*, når kildematerialet i øvrigt er det samme. Som løbende anført og påvist foretager Richard Willerslev aldrig den undersøgelse af Kompagniets organisatoriske udvikling som kilderne lev-

ner mulighed for. Han fastholder i stedet det grundsynspunkt, at kongen på grund af mangel på kapital hos borgerne allerede før 1625 måtte »opretholde selskabet ved statstilskud« og derved hurtigt tilegnede sig magten. Herved var det i virkeligheden også mere et overordnet syn på Christian 4.s erhvervspolitik, der kom til at præge denne del af Richard Willerslevs undersøgelse, end en egentlig kildegranskning. Karakteristisk er det, at han lægger sig tæt op ad Albert Olsens klassiske afhandling *Nogle synspunkter for dansk merkantilistisk erhvervspolitik* fra 1930. I denne afhandling gjorde Albert Olsen netop det synspunkt

gældende, at Christian 4.s samlede erhvervspolitik strandede omkring 1625 som følge af samfundets mangel på likvid kapital. Herefter blev der kun holdt fast i blandt andet Ostindisk Kompagni fordi man nødigt lod »et Kompagni falde«. ⁶⁰

Der er ikke noget galt i, som Richard Willerslev, at være præget af sin samtid eller for den sags skyld påvirket af sine kollegaer. Det er de vilkår historikerne arbejder under. Men tiderne skifter og *Danmarks første aktieselskab* står ikke længere uanfægtet, hvad angår synet på Ostindisk Kompagnis interne struktur og organisatoriske udvikling.

Bemærkning: Citaternes forskelligartede bogstavering hviler på de som kilder anførte transskriptioner.

Noter

- ¹ Albert Olsen: *Nogle Synspunkter for dansk merkantilistisk erhvervspolitik*. (Scandia. 3. 1930, s. 230).
- ² Kay Larsen: *De Danske Koloniers historie*. Gunnar Olsen: *Dansk Ostindien 1616-1732*. Ole Feldbæk: *Kolonierne i Asien*.
- ³ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* (Hist. Tids. bd. VI, 1944).
- ⁴ 1616 Artiklerne findes i *Danske kancelli B144 1616-39* og i *Sjællandske Registre 1613-19*. Sidstnævnte udgave er forlæggert for Ole Feldbæks transskription i *Danske Handelskompagnier 1616-1843*, der benyttes i nærværende fremstilling.
- ⁵ Slægtskabet til det nederlandske kompagni er først påpeget af Richard Willerslev i afhandlingen *Danmarks første Aktieselskab* s. 614 ff.
- ⁶ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 614 ff.
- ⁷ *Kjøb. Dipl.* BD.V s. 31; Kanc. brev. 1616-20 s. 493F. Kanc. brev. 1616-20 s. 551.
- ⁸ *Kanc. brev.* 1616-20 s. 493 f.
- ⁹ *Kanc. brev.* 1616-20 s. 626 f. Den »skrøbelige tid«, må formodes at referere til pesten, som hærgede København netop i 1619.

- ¹⁰ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 622 ff.
- ¹¹ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 620.
- ¹² *Christian 4.s egenhændige breve* BD. 1 1589-1625 s. 215.
- ¹³ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 627.
- ¹⁴ Kanc. brev. 1621-23 s. 95.
- ¹⁵ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 627.
- ¹⁶ Kanc. brev. 1616-20 s. 593.
- ¹⁷ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 626 f.
- ¹⁸ Kanc. brev. 1621-23 s. 516.
- ¹⁹ E. Ladewig Petersen: *Christian IV.s pengeudlån til danske adelige* s. 90.
- ²⁰ E. Ladewig Petersen: *Fra standssamfund til rangssamfund 1500-1700* s. 300 f.
- ²¹ Kanc. brev. 1633-34 s. 433 f., 586 f.
- ²² *Christian 4.s egenhændige breve 1626-31* s. 4.
- ²³ Kanc. brev. 1635-36 s. 355.
- ²⁴ Kanc. brev. 1623-34 s. 587.
- ²⁵ *Kjøb. Dipl.* BD. V. s. 145.

- ²⁶ Kanc. brevb. 1633-34 s. 157f.
²⁷ Kanc. brevb. 1635-36 s. 139.
²⁸ Se eksempelvis Kanc. brevb. 1634-39 s. 466f.
²⁹ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 629.
³⁰ Kanc. brevb. 1630-32 s. 54.
 Kanc. brevb. 1633-34 s. 764.
 Kanc. brevb. 1635-36 s. 714.
 Kanc. brevb. 1637-39 s. 385f.
³¹ Kanc. brevb. 1630-32 s. 259.
 Kanc. brevb. 1635-36 s. 736.
³² Kanc. brevb. 1635-36 s. 738 f.
³³ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 631.
³⁴ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 633.
³⁵ Kanc. brevb. 1633-34 s. 404.
³⁶ Kanc. brevb. 1633-34 s. 433f.
³⁷ Kanc. brevb. 1633-34 s. 586 ff.
³⁸ Kanc. brevb. 1633-34 s. 808.
³⁹ Kanc. brevb. 1633-36 s. 810.
⁴⁰ Kanc. brevb. 1633-34 s. 624.
⁴¹ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 633.
⁴² Kanc. Brevb. 1633-34 s. 744.
⁴³ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 450.
⁴⁴ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 714f.
⁴⁵ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 736.
⁴⁶ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 737f.
⁴⁷ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 633.
⁴⁸ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 632.
⁴⁹ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 450.
⁵⁰ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 138f.
⁵¹ Richard Willerslev: *Danmarks første aktieselskab* s. 629.
⁵² *Christian 1.s egenhændige breve 1632-35* s. 407.
⁵³ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 205.
⁵⁴ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 205.
⁵⁵ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 391.
⁵⁶ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 459.
⁵⁷ Kanc. Brevb. 1635-36 s. 450.
⁵⁸ Kanc. Brevb. 1637-39 s. 258.
⁵⁹ Kanc. Brevb. 1637-39 s. 329f.
⁶⁰ Albert Olsen: *Nogle Synspunkter for dansk merkantilistisk erhvervs politik* s. 233. Man fornemmer det bagved liggende syn på kongens forfængelighed og forstå, hvorfor Albert Olsen, som en af de få historikere, var respekteret af Erik Arup.

Litteratur

- Clausen, Sven: *Hovedlinier i Det 1. ostindiske kompagni 1616-1650, specielt med henblik på mellemhandelen i Asien* (speciale, Aarhus Universitet 1981).
 Feldbæk, Ole: *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*.
 Feldbæk, Ole: *Kolonierne i Asien ...*
 Furber, Holden: *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*.
 Gamrath, Helge og Petersen, E. Ladewig: *Gyldendals Danmarkshistorie 1559-1648*
 Gøbel, Erik: *Danske oversøiske handelskompagnier i 17. og 18. århundrede. En forskningsoversigt*.
 Heiberg, Steffen: *Christian 4. - Monarken, Mennesket og Myten*.
 Larsen, Kay: *De dansk-ostindiske koloniernes historie*.
 Petersen, E. Ladewig: *Christian IV.s pengeudlån til danske adelige. Kongelig foretager virksomhed og adelig gældsstiftelse 1596-1625*.
 Petersen, E. Ladewig: *Fra standssamfund til rangsamfund 1500-1700*.
 Olsen, Albert: *Nogle Synspunkter for dansk merkantilistisk erhvervs politik*.
 Olsen, Gunnar: *Dansk Ostindien 1616-1732*.
 Pers, Henrik: *Christian IV.s merkantilistiske erhvervs politik ca. 1619-25*.
 Rindom, Jan: *Ostindisk Kompagni 1616-50 - en studie i organisation og handel* (speciale, Københavns Universitet 1995).
 Willerslev, Richard: *Danmarks første aktieselskab*.

Kilder.

Bricka, C.F. m.fl.: *Kancelliets Brevbøger ... 1551-1645*.
Feldbæk, Ole: *Danske Handelskompagnier 1616-1843*.

Fridericia, J.A. og Bricka, C.F.: *Kong Christian den Fjerdes egenhændige breve*.
Nielsen, Oluf: *Kjøbenhavns Diplomatarium*.

The Danish East India Company 1616 – 1650 - A question of organisational development and internal power struggles

Summary

The Danish East India Company 1616 – 50 was the largest and most prestigious Danish business venture of the 17th century. The commercial results achieved by the company were, however, very limited, and measured on a present day yardstick can only be classed as a failure. And yet as a symbol of the new society that was springing up in those years the Danish East India Company was extremely valuable. It reflects all the ambitions that the king nurtured for transforming the country from a peasant society to a modern state along the same lines as the Netherlands.

The Danish East India Company is certainly not an unknown quantity in Danish history books. It has been the subject of a number of popular scientific works that continue to have a large public. However, the main emphasis in these accounts has been put on events overseas, while domestic circumstances have only been studied to a lesser degree. The historian Richard Willerslev is the only one to have studied the Company's privileges and the circumstances surrounding its capital, its internal structure and the development of its organisation. This was in 1944. The focal point in his study was the obvious influence from the Netherlands in the way its organisation was built up. But Willerslev was also the originator of the viewpoint (which hereafter remained the generally accepted opinion) that Christian IV concur-

rently with his economic involvement in the project quickly seized the real power in the company at the expense of the management. In this way the Company presumably acquired the character of a »state enterprise with the king at its head«, where the directors served as the king's officials employed at a fixed salary. These changes also entailed that the position of the shareholders, who to start with were almost without legal rights, became, if possible, even worse.

However, renewed reading of the sources which Willerslev's study is based on has shown that there is another picture of the Company's internal structure and organisational development, one with greater depth and a broader perspective. More or less throughout the lifetime of the Company there was a field of tension between the king, the shareholders and the directors. It was a balance of power that to a large extent depended on the commercial results. Even though the shareholders officially had no influence on the running of the Company, they still managed to have a supplement to their privileges approved in 1621 that gave them control over some of the work of the management. And five years later they pushed through a measure which stipulated that in future new members of the board had to be chosen by a majority of the shareholders. In the first half of the 1630's they even obtained direct influence on

the running of the Company. But neither was the role of Christian IV himself quite as Willerslev described it. It is true that the king took control of the Company, but this was not until 1636, and even then it was on the legitimate grounds that the king owned the majority of the shares. This seizure of power was thus in reality more at the expense of the shareholders than at the expense of the management, as claimed by Willerslev. As far as the management is concerned their power had already been reduced in important areas during the 1620's. However, they were employees of

the Company and never functioned as the king's officials at any time. On the contrary, in most cases they hung onto whatever remains of integrity they had left as a management.

In November 1639 the Company on its last legs sent the last two ships to India. But this was more a case of a rescue mission than a new commercial expedition. After this the domestic organisation fell apart completely, and in 1650, two years after the death of Christian IV, the Rigsråd (Imperial Council) passed a resolution calling for the dissolution of the Company.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Vicedirektør, Niels Jørgen Bagge*, *formand*
Advokat Ole Bang*
Divisionsdirektør Peter Berndt
Formand Leif Dolleris
Svend C. Engholm
Kaptajn, formand Jens Fage-Pedersen*
Professor, dr. phil. Ole Feldbæk
Overtelegrafist Michael Flade
Konserveringstekn. Mads Gulløv
Skibsmægler Jørgen V. Henriksen
Formand Niels-Jørgen Hilstrøm
Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen*
Direktør Jørgen Marcussen
Overingeniør Arne Lund Pedersen
Formand Ole Philipsen
Adm.chef Dan Podc Poulsen*, *næstformand*
Slots- og Haveinspektør Ole Statta
Direktør Gunnar Sørensen
Fagl. sekretær Søren Lundin Sørensen
Forretningsfører Ole Vistrup
Sekr.leder Michael Wengel-Nielsen
Sekretær:
Konsulent, cand. jur. Poul Carstensen

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale (december 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
Fiin Duus
H. Torben Hansen
Leif Larsen
John Olsen
Henning Petersen
Susan Bjerre Skaaning
Rengøringsassistent Aase Hvid
Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 1999

Indsamling, undersøgelser og forskning

Som sædvanligt er den største del af årets vækst af samlingerne afhængig af en række velvillige personer, virksomheder og institutioner, der forærer museet genstande, arkivalier, fotografier, film og videooptagelser, eller stiller deres ekspertise til rådighed. Denne positive indstilling er i mange henseender central for et museums udvikling.

Den samlede gavehøst fremgår at gavelisten efter beretningen, men to afleveringer skal særligt omtales her.

Det drejer sig om tegningsarkivet fra B&W, hvor 25.237 stk. konstruktionstegninger nu er registrerede, og dertil kommer endnu et par tusind andre, der blev reddede for eftertiden i sidste øjeblik.

Tegningerne er nu sammen med en række bøger og arkivalier fra B&W overført til museets administrationsbygning, hvor de opbevares samlet. Et flerårigt projekt har derfor kunne afsluttes, men det var næppe lykkedes uden hjælpen fra en gruppe tidligere funktionærer fra B&W med Jan Ibenhard i spidsen, med Kåre Lauring som tilsynsførende, og en bevilling fra Kulturministeriets tips- og lottomidler til leje af midlertidige lokaler i København.

Museet har desuden modtaget udstyr fra Nautisk Prøvekammer, der senest havde adresse i Søfartsstyrelsen.

Her foregik godkendelse af kompasser

og lanterner, og med megen god hjælp fra tidl. bestyrer Iwan Berglind er materialet nu registreret, og museets fotograf Kirsten Jappe har dokumenteret den seneste opstilling. Hjemtagelsen er foretaget under Hanne Poulsens tilsyn, og til denne opgave fik museet økonomisk støtte fra Statens Museumsnævn.

Mads Gulløv har deltaget i 10 dage i Skov- og Naturstyrelsens vrageregistreringstogt i Det Sydfynske Øhav.

Foruden registreringen af årets tilvækst, er en del af efterslæbet fra magasinflytningen i 1998 blevet indhentet, idet ca. 1400 registreringsnumre fra flytteprocessen er overført til edb.

Biblioteket voksede med 308 bind, og heraf var 109 gaver, 137 kom fra bytteforbindelser og resten blev købt.

Bevaring

Indsatsen har været koncentreret om at følge op på sidste års magasinflytning, og udnytte de forbedrede opbevaringsforhold.

Fra KGH's gamle pakhuis i København hentedes 11 gamle trævagere (5 m lange), 1,5 m³ bådebyggerværktøj, konstruktionstegninger fra Odense Stålskibsværft samt 120 flyttekasser og arkivskabe med arkivalier fra bl.a. Bewa-Line.

Fra Danmarks Tekniske Museum hentedes et dekompressionskammer fra 1933, og des-

uden er en række mindre genstande overført fra andre placeringer til magasinet.

For at udnytte pladsen i magasinet bedst muligt, har det været nødvendigt at supplere med indkøb af reoler. Disse store og tunge flyttesager har taget det meste af Mads Gulløvs tid, og egentlig konservering har derfor været begrænset til genstande til udlån eller til egne udstillinger.

Formidling

Årets særudstilling »Flydende Forbindelser – om Øresunds maritime kulturhistorie« åbnede den 25. marts, og den kunne ses til efter efterårsferien. Den var på flere måder et eksperiment. Vi havde allieret os med scenografen Arendse Gudmann-Høyer og hendes medhjælpere, og resultatet blev en spændende præsentation af emnet, hvor gulvet udgjorde regionen tegnet op efter et søkort fra 1700-årenes slutning, og størstedelen af teksten var lagt på cd, således at de besøgende fra høretelefoner kunne vælge små historier i sprogversionerne dansk, skånsk og engelsk. Emnet var valgt for, et år før den faste forbindelse, at minde om de tusindårige maritime forbindelser, og endelig indgik udstillingen i det samlede arrangement Helsingør-Helsingborg 99.

Udstillingens form var lærerig og inspirerende, men temmelig kostbar. Om indholdet var der mange positive kommentarer, men forventningerne til at deltagelsen i H-H 99 skulle give en mærkbar bedre markedsføring på den svenske side af Sundet blev ikke indfriet.

Der har i årets løb tillige været besøg af to sejlende udstillinger.

8-13/6 lå malmskibet **NORDWEST** i Helsingør statshavn, og i lastrummet fandtes den fremragende udstilling »Mennesker og Både i Norden«, arrangeret af den svenske organisation Riksställningar.

Museet inviterede til omvisninger for skoler og fritidshjem og afholdt 4 miniforedrag, men langt flere kunne have haft glæde af et besøg om bord.

Det andet besøg var et resultat af Hanne Poulsens deltagelse i forskningsprojektet »Coastal Shipping«, hvis deltagere holdt møder i Flensborg og i København, og udarbejdede udstillingen »From Road to Sea«. Udstillingens sigte var at argumentere for gevinsterne ved at opprioritere den søgående godstransport, og med støtte fra Raphael-programmet i EU, andre fonde og private sponsorer blev det muligt at indrette udstillingen i coasteren **CAROLINE SAM-SØ**. Fra den 30/8 sejlede skibet mellem deltagernes hjembyer, og den 28-29/9 var Helsingør sidste stop på rejsen.

Der har i årets løb været udlånt genstande til udstillinger på Museet i Sisimiut, Viborg Stiftsmuseum og Ferskvandsmuseet i Silkeborg.

Museets medarbejdere har afholdt omvisninger for grupper den 10/1, 6/5, 20/5, 6/7, 3/8, 29/8, 11/9, 14/9, 10/10, 29/10.

Desuden har der i weekenderne i tiden 17/7 –28/8 været afholdt 10 »familiedage« med tegnekonkurrence og opgaver, og i



Børnene på de flg. sider er fotograferet på museet i perioden 17/7 - 28/8 1999 i løbet af 10 »familiedage« med tegnekonkurrence og opgaver af forskellig art. (Foto: Kirsten Jappe, H&S)

The children shown on the following pages are photographed at the museum during the period July 17th - August 28th 1999, when the museum held ten »family days« with a drawing competition and various kinds of tasks. (Photo: Kirsten Jappe, DMM)

efterårsferien blev der gennemført omvisninger for børn.

pier, og 27 kunder har bestilt kopier af konstruktionstegninger til 40 fartøjer.

Fra foto- og tegningsarkivet har Bruno Jessen via telefon, brev eller personligt fremmøde hjulpet 43 personer, der har købt 96 fotografier, 11 farvedias og 12 farvefotoko-

Bådebyggerlærlinge fra Helsingør Erhvervsskole er som sædvanligt blevet introducerede til museets bibliotek og arkiver af Bert Blom og Bruno Jessen.



Den 6/10 var museet vært for det dansk-svenske seminar Øresunds industrielle kulturarv med 40 deltagere fra arkiver og museer.

Årets besøgstal blev 44.794 (1998: 44.055).

Uden for museet er der blevet holdt følgende foredrag:

Hans Jeppesen: 4/3 i Frederiksværk,

29/6 i Hørsholm.

Kåre Lauring: 11/11 på Christianshavn.

Desuden har Kirsten Jappe været dommer i Handelsflådens Velfærdsråds foto-konkurrence.

Messer

Museet har forsat sin deltagelse i relevante messer.



Som mange gange før har Kåre Lauring været ansvarlig for Bogmessen i Forum 19-21/11.1999.

Lone K. Kristiansen deltog for museet i krydstogtmessen SEATRADE i Miami 9-12/3 1999 samt krydstogtmessen SEATRADE i Bellacenteret 15-17/9.

Publikationer

Handels- og Søfartsmuseets årbog redigeres fortsat af Hans Jeppesen, Hanne Poulsen, Kåre Lauring og Bert Blom med sidst-

nævnte som redaktionssekretær. I årbog 1999 skrev Kåre Lauring om *Skørbug og dens helbredelse – et spørgsmål om teori eller praksis*, Hanne Poulsen om *Sømandens uartige hunde* og Bert Blom artiklen *Navigatør i Mørkets Hjerte*.

Værket *Dansk Søfartshistorie* nåede til bind 6, og stadig med Kåre Lauring som billedredaktør, Kirsten Jappe som fotograf og med Hans Jeppesen i hovedredaktionen.



Desuden har Hans Jeppesen været formand for en arbejdsgruppe under Marinarkæologisk Referencegruppe MARE, der har udarbejdet en tilstandsrapport om vragefund i danske farvande.

Organisation og samarbejde

Som landsdækkende specialmuseum har museet mange eksterne relationer.

Hans Jeppesen er formand for Skibsbevaringsfonden, og for Frederiksborg Amts Museumsråd, og redaktør for tidsskriftet

Danske Museer. Han repræsenterer i øvrigt museet i bestyrelserne for Vikingskibsmuseet og for Orlogsmuseet, i Marinarkæologisk Referencegruppe, redaktionen for *Dansk Søfartshistorie*, og i driftselskabet Skibsklarergården i Helsingør.

Kåre Lauring er museets repræsentant i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, og han har været ansvarlig for år 2000-problemer for edb-materiel. Desuden er han ledelsesrepræsentant i sikkerhedsudvalget, næstfor-

mand i SU-udvalget samt kontaktrepræsentant for Dansk Magisterforening i Frederiksborg amt.

Hanne Poulsen deltager for museet i det internationale forskningsprojekt Coastal Shipping.

Mads Gulløv er museets repræsentant i Dykkerhistorisk Selskab.

Lone K. Kristiansen deltager for museet i netværket Cruise Elsinore.

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

Søfartspuljemøder den 2/3 i Odense og den 11-12/10 på Handels- og Søfartsmuseet.

DKM Formidlingsmøde den 17-19/3 på Fuglsøcenteret.

Statens Museumsnævns årsmøde den 18-19/5 i Tåstrup.

International Congress of Maritime Museums den 12-17/9 i Philadelphia, USA.

DKM Fagligt orienteringsmøde den 17-19/11 på Fuglsøcenteret.

Efteruddannelse

Museumsforvalter Morten Kirketerp Nielsen har været på uddannelsesorlov hele året.

Fotograf Kirsten Jappe har deltaget i et seminar om bevaring af film og foto på Rigsarkivet den 16/9.

Midlertidigt ansatte

Emanuel Bassols 3/1 – 31/12

Henrik Bro 1/1-7/6

Anders Faurholt uge 4, 6, 8, 9, 11, 12, 20

Arne I. Johansen 18/1-5/2, 8/2-26/2

Andreas M. Laursen uge 2, 4, 5, 6

Lars H. Olsen 1/7-30/9

Planlægning

Helsingør kommunes planarbejde for Værftområdet var i 1999 præget af præsentation og vurdering af 4 udvalgte arkitektfirmaers løsning på en identisk opgave, og sidst på året blev resultaterne indarbejdet i forslag til en revision af kommuneplanen. Ved årets udgang så det ud til, at kommunen agtede at indlede lokalplansarbejdet i år 2000.

Først på året afleverede museet sit særudstillingsareal til Slots- og Ejendomsstyrelsen. Der er indledt forhandlinger med Styrelsen om justeringer af kontrakten med museet, men endnu ved årets udgang uden konkrete resultater.

Økonomi

Først på året blev det konstateret, at en række betydelige udgiftsposter var underbudgetterede, og senere måtte det tillige erkendes, at det satte mål for private bidrag ikke ville kunne nås.

Kulturministeriet blev orienteret om situationen og foruden et ekstraordinært tilskud til dækning af merudgifter ved driften af den nye magasinbygning gav ministeriet tilsagn om, at ville gennemføre en samlet analyse af museets opgaver, økonomi og styringen heraf først i det kommende år.

Årets driftsunderskud måtte derfor finansieres af museets formue.

Gaveliste for året 1999

A. P. Møller: Referat af prøvesejlads med M/S TARANGER.

Allerup, Steen: En radiopejler og et pejlekompas.

Aschby, Tony: Afbalanceringsvest til dykkere.

Bisbjerg, Jørgen: Div. genstande og arkivalier vedr. Decca.

Bredahl Nielsen: En samling skibstegninger af Mads Stage.

Bredmose, Flemming: Div. arkivalier vedr. skibsbygning.

Brøndum, Preben: Div. arkivalier og genstande vedr. DFDS.

Dragør Lokalarkiv: En samling avisudklip vedr. skibsforlis i perioden 1939 til 1945.

E. M. Bådby: Div. genstande fra MIRA.

Fjordmuseet: 2 konstruktionstegninger til M/S JENS BANG.

Galliano, Roberto: Div. arkivalier vedr. B&W Skibsværft.

Hallas, Kitty: Dagbog fra GEORG STAGE dateret 1912.

Holm, Th.: En jolle fra GEORG STAGE.

Holst, Lars: Køjesæk.

Lerche, Mogens Helge: Div. arkivalier og søfartsbøger fra perioden 1933-1944.

Lillelund, Valdemar: Et flaskeskib.

Lorentzen, Chr. Jørgen: Erindringer fra rederi A. P. Møller.

Marinens Bibliotek: En samling fotografier af M/S EUROPA og M/S BREMEN.

Nordlund, C. E.: Div. arkivalier vedr. B&W Skibsværft.

Olsen, Bent: Arkiv over seriebyggede skibe fra Anden Verdenskrig.

Orlogsmuseet: 3 fotografier.

Pedersen, Lis: Passagerliste fra FREDERIK VIII december 1927.

Poulsen, Poul: Menukort og musikprogrammer fra S/S UNITED STATES dateret 1929.

Stenbock, Merete: Div. arkivalier vedr. bark HERMAN af Flensborg dateret 1843.

Trelleborg Gummi: Viking Underwear samt en dykkerdragt.

Winther, Maja: Skibsportræt af BIEN.

Øster-Mortensen, Jens: En samling breve dateret 1888-1896.

Åkesson Filholm, Bjarni: Div. arkivalier vedr. M/S TJALDUR.

Boggaver

*Andersson, Sven Erik (Pille Repmakar`n),
Stockholm.*

Askholm, Ib, Rødovre.

Caproni di Faliedo, Giovanni, Milano.

Dansk Speditørforening, Kbh.

Diller, Dr. Stephan, Bamberg.

Engelbretsen, Knut W., Frederikstad.

Filipowiak, Wladyslaw, Stettin.

Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.

Frederichsen, Inge & Frederik, Lyngby.

Gustavsson, Ronnie, Halmstad.

Gøbel, Erik, Køge.

Haderslev Byhistoriske Arkiv.

Henningsen, Henning, Helsingør.

Broust, Jens Jensen, Frederiksberg.

Jessen, Bruno, Espergærde.

Katic, Ulla & Ivan, Viby Sj.

Kelm, Bert, Rømø/Hamburg.

Kong Frederik VII's Stiftelse, Jægerspris.

Lloyd's Register, London.

Marcussen, Jørgen/ I.C. Weilbach & Co., Kbh.

Marstal Søfartsmuseum.

Mortensøn, Ole, Langelands Museum.

Moustgaard, Poul, Svendborg.

Mudie, John H., West Palm Beach, USA.

Poulsen, Hanne, Humlebæk.

Rasmussen, Hans Peter, Sønderborg.

Skov- og Naturstyrelsen, Kbh.

*Svendborg & Omegns Museum/ v. Benno
Blæsild.*

Thirstlund, Søren, Humlebæk.

*Tibbles, Anthoni/Merseyside Maritime Museum,
Liverpool.*

*Tolstrup, Tor/Jyllandspostens Erhvervsbogklub,
Viby J.*

Trip Trap Denmark A/S, Hadsund.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1999

| | |
|---|------------------|
| <i>Indtægter</i> | |
| Entreindtægt | 598.758 |
| Driftstilskud fra staten | 4.482.300 |
| Andre offentlige tilskud | 107.200 |
| Ikke offentlige tilskud | 395.000 |
| Refusioner | 0 |
| Tilskud til flytning af magasiner . . . | 0 |
| Kiosk- og bogsalg | 54.295 |
| Rckvirerede arbejder | 43.166 |
| Renteindtægter | 3.528 |
| Indtægter i alt | <u>5.684.247</u> |

| | |
|---|------------------|
| <i>Kapacitetsomkostninger</i> | |
| Personaleomkostninger | 4.002.863 |
| Lokaleomkostninger | 956.465 |
| Samlingens forvaltning | 17.759 |
| Undersøgelser og erhvervelser | 141.600 |
| Konservering | 30.060 |
| Udstillinger | 501.013 |
| Anden oplysningsvirksomhed | 453 |
| Udgivervirksomhed | 0 |
| Andet kulturformidlende arbejde . . . | 26.097 |
| Administration | 530.283 |
| Udgifter vedr. flytning af magasiner | 268.422 |
| Kapacitetsomkostninger | <u>6.475.015</u> |

| | |
|--------------------------------------|----------------------|
| Resultat før afskrivninger | - 790.768 |
| Afskrivninger | 8.206 |
| Årets resultat | <u>kr. - 798.974</u> |

Balance pr. 31. december 1999

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Samlingen | 1 |
| Automobil | <u>24.618</u> |
| Anlægsaktiver i alt | <u>24.619</u> |
| Beholdninger | 222.747 |
| Udestående fordringer | 156.879 |
| Likvide midler | 874.839 |
| Omsætningsaktiver i alt | <u>1.254.465</u> |
| Aktiver i alt | <u>kr. 1.279.084</u> |

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| <i>Passiver</i> | |
| Egenkapital | <u>- 764.490</u> |
| Hensættelser | <u>323.120</u> |
| Mellemregninger | 1.295.555 |
| Skyldige omkostninger | 424.899 |
| Gæld i alt | <u>1.720.454</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 1.279.084</u> |

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 1999 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 5. april 2000.

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af ikke-offentlige tilskud 1999

| | |
|---|--------------------|
| Danmarks Rederiforening | 10.000 |
| Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel | 30.000 |
| Skibsværftsforeningen | 3.000 |
| Kraks Fond | 15.000 |
| Dampskibsselskabet Hafnia's Fond . | 5.000 |
| J. C. Hempels Fond | 20.000 |
| Tilskud til Søhistorisk tidsskrift | 25.000 |
| Gave, Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv | 100.000 |
| Tilskud; Sture Høvden's Legat | 75.000 |
| DSH, billedredaktion | 137.000 |
| | <u>420.000</u> |
| <i>Heraf reserveret til hensættelser:</i> | |
| Tilskud, Søhistoriske Skrifter nr. 21 . | 25.000 |
| I alt | <u>kr. 395.000</u> |

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

| | |
|---|--------------------|
| <i>Resultatopgørelse for året 1999</i> | |
| Renteindtægter | 1.873 |
| Kursregulering | - 4.130 |
| Årets resultat | <u>kr. - 2.257</u> |
| Balance pr. 31. december 1999 | |
| <i>Aktiver</i> | |
| Handels- og Søfartsmuseet | 90.555 |
| Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv | 100.000 |
| Obligationer , 5% Danske Kredit, nominelt kr. 59.000 | 51.271 |
| Likvide beholdninger, | |
| Den Danske Bank | 2.703 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 244.529</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| <i>Egenkapital:</i> | |
| Saldo den 1. januar 1998 | 246.786 |
| Årets resultat | - 2.257 |
| Passiver i alt | <u>kr. 244.529</u> |

Vi har revideret årsregnskabet for 1999 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 regnskabsaflægelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 5. april 2000

Ole Holm, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 1999

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| <i>Indtægter</i> | |
| Renteindtægter | 97.776 |
| Kursregulering | - 69.804 |
| Indtægter i alt | <u>27.972</u> |
| <i>Udgifter</i> | |
| Revision | 3.750 |
| Depotgebyr | 3.860 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet . | 0 |
| Udgifter i alt | <u>7.610</u> |
| Årets resultat | <u>kr. 20.362</u> |

Balance pr. 31. december 1999

| | |
|--|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Værdipapirer | 410.351 |
| Likvide midler | 89.682 |
| Tilgodehavende, Handels- og Søfartsmuseet. | <u>1.205.000</u> |
| Omsætningspapirer i alt. | <u>1.705.033</u> |
| Aktiver i alt. | <u>kr. 1.705.033</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Egenkapital | <u>1.601.283</u> |
| Gæld | |
| Mellemregninger | 100.000 |
| Skyldige omkostninger | <u>3.750</u> |
| Gæld i alt | <u>103.750</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 1.705.033</u> |

Vi har revideret årsregnskabet for 1999 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 5. april 2000

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 (Udsolgt).

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 Jappø: 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 (plus div. særtryk) til salg, men desværre ingen bogligste endnu. Ring til os og spørg.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inkl. 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 2000

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

Kontorfuldmægtig Kaya Hansen
Regnskabsassistent Klaus Meyer

Beretning for 1999-2000

Selskabet afholdt sin årlige ordinære generalforsamling mandag den 21. august 2000, kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. I alt 92 medlemmer var mødt op (godt 20 medlemmer flere end ved generalforsamlingerne de sidste 4-5 år), og af dem benyttede ca. 70 venner lejligheden – en time før og i følge med så kyndige guider som museumsinspektørerne Hanne Poulsen og Kåre Lauring – til at se særudstillingen »*DUC, olie og gas i Nordsøen*« samt den permanente udstilling.

Formanden, arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen bød velkommen til generalforsamlingen kl. 19.00, hvorefter man gik over til følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1999-2000.
3. Regnskab 1999-2000.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard 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 flg. beretning om selskabets virksomhed 1999-2000:

Efter sidste års generalforsamling konstituerede bestyrelsen sig med genvalg af henholdsvis arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen som formand og direktør Jørgen Marcussen som næstformand. Bestyrelsen har desuden bestået af direktør Ole Friis, direktør Peter Berndt, journalist Anders Høegh Post, skibsreder Torben Palle Hansen og Hans Jeppesen. Jørgen Marcussen har repræsenteret Vennselskabet i museets bestyrelse.

Årbogen er fortsat selskabets største gave til museet, og her sikrer det nære samarbejde mellem Jørgen Marcussen og redaktionssekretær Bert Blom at kvalitet og prisen holdes. Med udgangen af marts 2000 gik Bert Blom på pension som museets bibliotekar, men i Vennselskabet er vi meget glade for, at han indtil videre fortsætter som redaktionssekretær.

Årets øvrige gaver til museet har været:

- 30.000 kr. til forbedringer i basisudstillingen.
- 43.000 kr. henlagt til auktionskøb.

Af sidste års henlæggelse til auktionskøb på 10.450 kr. er brugt 3.125 kr. til at erhverve et skibsportræt af S/S CIMBRIA.

For selskabets medlemmer var der den 6. maj arrangeret forårsudflugt til Gøteborg med besøg på værftet Terra Nova, hvor man er i færd med at bygge en kopi af kinafareren GOTHEBORG, der i 1745 gik på grund og forliste ved indsejlingen til Gøteborg efter 30 måneders rejse. Scandlines havde foruden færgebilletter sørget for, at

vi kunne indtage indholdet af en delikat frokostkurv med drikkevarer.

Om eftermiddagen var der besøg på det *Maritime Centrum*, en imponerende samling handelsskibe og marinefartøjer fra 1900-tallets første halvdel.

Turen var tilrettelagt af museets sekretær Lone K. Kristiansen, og da tilmed vejret var med os, blev den en i alle henseender vellykket udflugt for de ca. 50 deltagere.

Vores økonomi er, som det fremgår af regnskabet, ret stabil.

Årets lille positive resultat modsvares af ekstraordinære indtægter. En lille nedgang i kontingentindtægterne har vi også i år, men da den vedtagne kontingentforhøjelse ved sidste års generalforsamling først vil slå igennem på næste regnskab, er der pæne udsigter til at opnå balance også næste år.

Uanset der således ikke økonomisk er fare på færde, skal jeg dog minde alle medlemmer om, at »mund til øre metoden« nok er den bedste af alle hvervemetoder – og nye medlemmer kan vi ikke få for mange af.

Til sidst skal jeg takke Selskabets medlemmer for trofast støtte til vores opgave, museets medarbejdere for bl.a. at lave gode arrangementer for os, og Slotsforvaltningen for at låne os Erik af Pommerns Kammer.

Derefter fik Hans Jeppesen lejlighed til at orientere lidt om museets aktiviteter, hvilket han gjorde under overskrifterne *Formidling, Forskning og Fremtid*.

Under *formidling* omtalte HJ særudstillingen »DUC, olie og gas i Nordsøen« og sagde

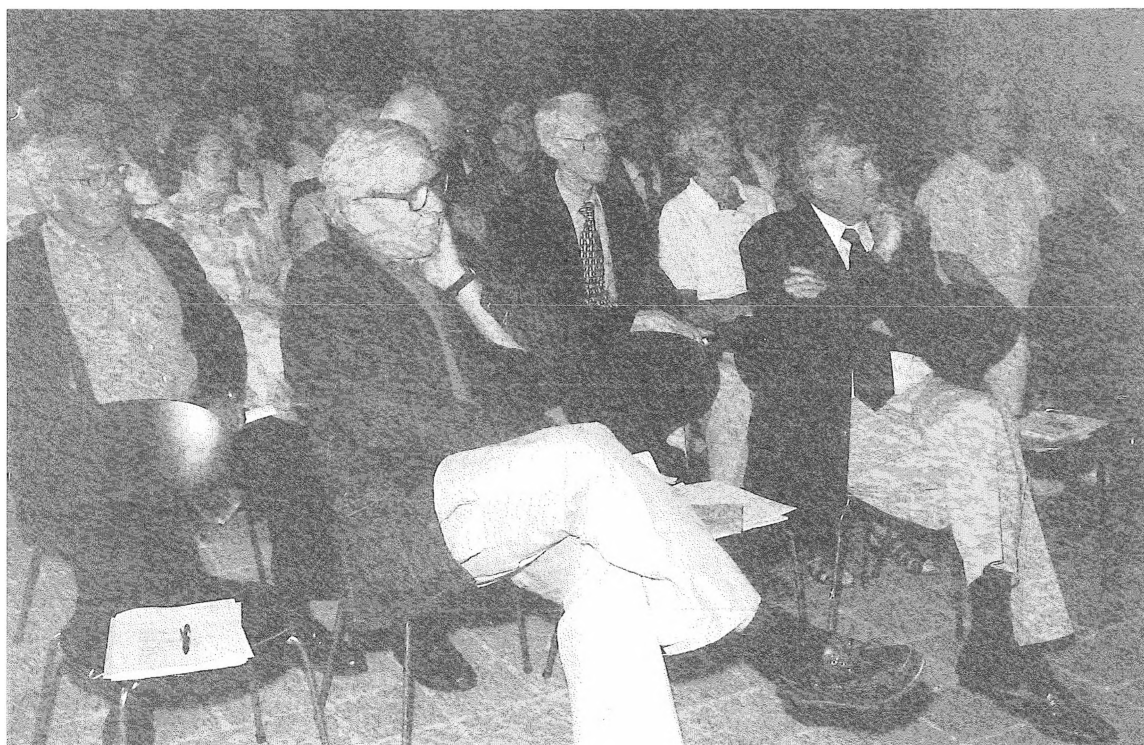
her bl.a., at placeringen af den midt i den permanente udstilling ikke er særlig ideel, og at en udstilling i så stort et rum, som der hvor den er anbragt, forpligter, men desværre havde vi tidligere måttet afgive vore tre mindre særudstillingslokaler. HJ omtalte endvidere museets årbog samt det kommende arrangement i Helsingør Havn, *Baltic Sail*, som vi kun skal deltage i via et samarbejde med S/S SKJELSKØR, der skal sejle med turister i sundet. Vort bidrag ombord bliver bl.a. en miniudstilling.

Under *forskning* fortalte Hans Jeppesen, at museumsinspektør Hanne Poulsen havde fået bevilget fem måneders orlov til at forske i og herunder skrive et værk om

skibsportrætmaleren Jacob Petersen, og hvis nogen skal kunne det, må det være Hanne Poulsen, sagde HJ. De tre af de fem måneder bliver betalt af Statens Museumsnævn.

Med hensyn til værket *Dansk Søfarts Historie* kunne HJ oplyse, at sidste og syvende bind, hvori han selv har medvirket, udkommer i år. I øvrigt er udgivelsen af dette værk en god ting for museet, bl.a. fordi flere medarbejdere har været implicerede.

Endvidere sagde HJ, at han måtte beklage, at museet af flere grunde havde pådraget sig en dårlig økonomi, rent faktisk så dårlig, at museet havde måttet låne en »bid« af sin formue. At Statens Museums-



nævn i den forbindelse er ved at foretage en analyse af museets virksomhed var noget, han havde ønsket sig længe, selvom han selvfølgelig måtte indrømme, at det ikke var på den bedst tænkelige baggrund. En af de mere positive bivirkninger var dog, at Kulturministeriet havde bevilget en halv million mere til driftsomkostninger samt en ekstra inspektør.

Under *fremtiden* sagde Hans Jeppesen bl.a., at der på slottet skulle indrettes et velkomstcenter med en integrering af kioskalg i centeret. Hermed er der måske udsigt til, at vi kan føre et større varesortiment end hidtil, men HJ kendte ikke de nærmere detaljer vedrørende velkomstcenteret før til påske 2001.

Med hensyn til udflytningen til værftsområdet, fortsatte HJ, er det en maskine, der arbejder meget trægt. Vi forhandler stadig med Helsingør Kommune, men »flytter« os ikke ret langt ad gangen. I offentlighedsfasen har man puttet vores udflytning i samme »pose« som etableringen af Von Scholtens Ravelin i havneområdet.

Der hersker desværre endnu stor uvished i sagen, og det hele ser unægtelig lidt grumset ud. Et lyspunkt er dog, at vi har vores formand som rådgiver, idet han også kender Helsingør Kommune indefra, sluttede HJ.

Dirigenten, Erik Buch Vestergaard, takkede for den fremlagte beretning og orientering og spurgte derpå forsamlingen, om der var nogen, der havde spørgsmål eller kommentarer til det fremlagte.

Efter nogen tøven i forsamlingen, spurgte Bengt Ungerskov:

Findes der andre alternative steder, hvor søfartsmuseet evt. kunne tænkes at ligge?

Hertil svarede Hans Jeppesen: Vi forhandler ikke til anden side, så længe vi forhandler med Helsingør Kommune, men for 5-6 år siden så vi på andre muligheder i Københavnsområdet. Jeg har dog tilladt mig at sige til museets bestyrelse, at såfremt det glipper med Helsingør, flytter vi museet til Århus.

Da der ikke var flere spørgsmål til det fremlagte, gav EBV igen ordet til HJ for fremlæggelsen af regnskabet.

Ad.3. HJ knyttede kun få kommentarer til det fremlagte regnskab. Han sagde bl.a., at som det jo fremgik af resultatopgørelsen, endte Venneselskabet året med et mindre overskud, hvilket dog ikke mindst skyldtes den modtagne gave (pkt. 2 på samme side) på 22.599 kr. En anden medvirkende årsag er, at udgifterne til årbogen er faldet grundet det tidligere omtalte samarbejde mellem Jørgen Marcussen og Bert Blom. Endvidere kan vi også bemærke en lille forbedring i balancen.

Med hensyn til legaterne, som det er blevet tilladt at slå sammen, kan vi også se, at der er blevet et mindre overskud. Her skal det også bemærkes, at vi henlægger 20 procent af det samlede overskud.

Herefter takkede dirigenten for det fremlagte regnskab og efterlyste i den forbindelse eventuelle spørgsmål fra forsamlingen. Et medlem, Asger Jansen, henviste humoristisk til resultatopgørelsens punkt under udgifter: Advokat- og bankomkostninger 53 kr. – Hvad hedder advokaten?

Her blev Hans Jeppesen spørgeren svar skyldig.

Et andet medlem spurgte derpå: Er der noget i fundatsen om formuens placering, idet det forekommer mig at være en noget konservativ satsning fra Selskabets side. Man kunne jo godt efterlyse en mere dynamisk placering af formuen?

Hvortil HJ svarede: Det er bestyrelsen, der bestemmer placeringen af formuen, og det er muligt, det virker konservativt, men vi holder os så vidt muligt til det sikre.

Derefter blev regnskabet godkendt med akklamation.

Ad.4. På valg til bestyrelsen var flg.:

Direktør Ole Friis
Direktør Jørgen Marcussen
Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen

Da alle havde erklæret sig villige til genvalg, foreslog bestyrelsen genvalg, og da der ikke blev foreslået andre, blev samtlige genvalgt med akklamation.

Bestyrelsen foreslog endvidere genvalg af revisor Niels P. Hansen. Da der heller ikke i dette tilfælde blev stillet andre forslag fra forsamlingen, blev også NPH genvalgt med akklamation.

Ad.5. Bestyrelsen foreslog kontingentet uændret (230 kr. incl. porto for personligt medlemskab, 1400 kr. for firmamedlemskab).

Da der ikke var andre forslag, blev bestyrelsens forslag vedtaget.

Ad.6. Der var ingen indkomne forslag, og der blev heller ikke stillet forslag af forsamlingen.

Ad.7. Samme som Ad.6.

Erik Buch Vestergaard takkede derpå den fremmødte forsamling for god ro og orden, og Hans Jeppesen takkede dirigenten for hans glimrende og professionelle måde at lede forsamlingen på.

Efter en kort pause med forfriskninger holdt Bent Aarre et muntert, vittigt og meget interessant foredrag ledsaget af lysbilleder om *Lystsejladts i Danmark*, hvorpå Hans Jeppesen takkede foredragsholderen, der gengældte ved at overrække sin sidste bog som en foræring til Handels- og Søfartsmuseets Bibliotek.

Generalforsamlingen sluttede kl. 21.45.

Ref. Bert Blom

Nytilkomne medlemmer

Andersen, Lass, Sønderborg
Askholm, Jan, Skårup
Asmussen, Niels Wirenfelddt, Helsingør
Carlsson, Finn, Lyngby
Dwinger Marineconsult/Carl Bro A/S,
Glostrup
Elnef, Kim, Mariager
Hansen, Torben P., Klampenborg
Holm, J.K., Kbh. S.
Högskolan på Gotland, Visby
Indbindingscentralen, Ballerup
Jensen, Bertil, Dannemare
Jensen, Dan, Kbh. S.
Jensen, Jens, Tåstrup
Larsen, H. Torp, Aalsgaarde
Larsen, Knud, Aalsgaarde
Løve, Jacob, Kastrup
May, Michael, Kbh. N.
Muzeum Narodowe, Szezecin
Niemann, L.& J., Helsingør
Norin, Ulf, Visby
Poulsen, Steffen Buch, Espergærde
Reich, Ole, Ballerup
Retsloff, Bent, Espergærde
Stokbro, Michael, Frederikshavn
Wrøbell Paul, Nyborg
Zilstorff, Chr., Lyngby
Østergaard, Gert, Kalundborg
Østergaard, Robert, Gørlev
Aarre, Bent, Hellerup

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1999 – 31. marts 2000

Indtægter

| | |
|--|--------------------|
| Kontingenter fra medlemmer | 200.350 |
| Modtaget gave | 22.599 |
| Fortjeneste ved diverse salg | 2.065 |
| Renteindtægter | 2.947 |
| Indtægter i alt | <u>kr. 227.961</u> |

Udgifter

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Udgivelse af årbog 1999 | 122.910 |
| Porto til udsendelse | <u>22.265</u> |
| | 145.175 |
| Salg af årbøger | 16.827 |
| Tilskud til årbog 1999 | 17.875 |
| Nettoudgift årbog 1999 | <u>34.702</u> |
| | 110.473 |

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| Andel af gager | 72.000 |
| EDB-omkostninger | 4.225 |
| Medlemsarrangementer | - 2.509 |
| Kontorhold m.v. | 9.254 |
| Porto m.v. | 2.053 |
| Revision | 8.000 |
| Diverse | 3.984 |
| Udgifter i alt | <u>kr. 207.480</u> |

| | |
|--------------------|-------------------|
| Resultat | <u>kr. 20.481</u> |
|--------------------|-------------------|

Balance per 31. marts 2000

Aktiver

| | |
|--|--------------------|
| Likvider | 110.405 |
| Tilgodehavende | 230 |
| Beholdning af salgsartikler | 3.760 |
| Nom. 2.500,- aktier i DDB (kostpris) | 8.050 |
| EDB-anlæg | 0 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 122.445</u> |

Passiver

| | |
|--|--------------------|
| Skyldige omkostninger | 8.000 |
| Skyldig moms | 21.246 |
| Mellemregning med H. L. Barfoeds legat | 0 |
| Reservefond: | |
| Saldo pr. 1. april 1999 | 50.048 |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo pr. 1. april 1999 | 22.670 |
| Årets resultat | 20.481 |
| Passiver i alt | <u>kr. 122.445</u> |

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af foreningens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 9. maj 2000

Niels P. Hansen, registreret revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat
 Advokat Sture Høvdens Legat
 Marius Ranæs Legat

Resultatopgørelse for tiden
 1. april 1999 til 31. marts 2000

| | |
|---|-------------------|
| <i>Indtægter</i> | |
| Udbytter | 57.126 |
| Renter, bankindestående | 4.091 |
| Renter, obligationer | 53.563 |
| Indtægter i alt | <u>114.780</u> |
| <i>Udgifter</i> | |
| Revisionshonorar | 7.000 |
| Advokat- og bankomkostninger | 53 |
| Udgifter i alt | <u>7.053</u> |
| Resultat | 107.727 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet | 73.000 |
| Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20% | <u>21.545</u> |
| Overksud | <u>kr. 13.182</u> |

Balance pr. 31. marts 2000

| | |
|---|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Likvider | 190.462 |
| Tilgodehavende renter | 13.337 |
| Tilgodehavende udbytteskat | 21.032 |
| Obligationsbeholdn., nom. 1.067.000 5% Danske Kredit Annuitet 2029 (kostpris) | 1.005.381 |
| Danske Invest Dannebrog, nom. 930.300 (kostpris) | 944.255 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 2.174.467</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Skyldige omkostninger | 7.000 |
| Skyldig gave | <u>34.850</u> |
| Gæld | 41.850 |
| Arv Sture Høvdens | 730.666 |
| Arv H. L. Barfoed | 100.000 |
| Arv Marius Ranæs | 967.811 |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo 1. april 1999 | 204.713 |
| Henlæggelse for 1999/00 | 21.545 |
| Uddelingskonto: | |
| Saldo 1. april 1999 | 94.700 |
| Årets resultat | 13.182 |
| Egenkapital | <u>107.882</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 2.174.467</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 9. maj 2000

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 1997-00 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 denne 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