



## **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**

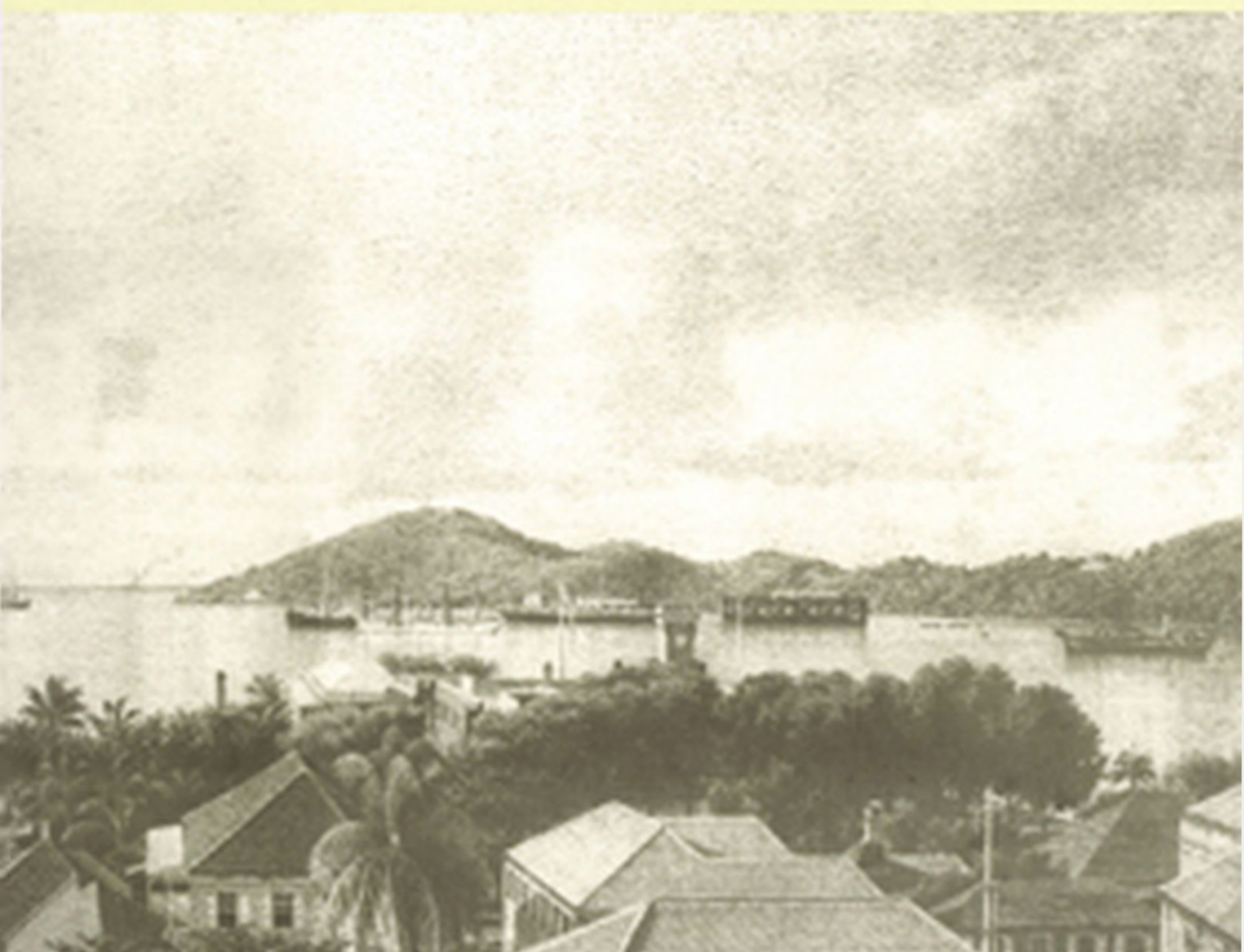
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

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

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

Handels- og Søfartsmuseet  
på Kronborg . *Årbog 2001*







Omslag: Havnemester Th. Kruse i Charlotte Amalie på Sankt Thomas var en udmærket kunstner. Hans vue over den travle havn, set inde fra byen, viser til venstre Longbay, i midten indsejlingen og til højre flydedokken og Hassel Island. (Handels- og Søfartsmuseet)

*Cover: Th. Kruse, the Harbourmaster in Charlotte Amalie on St. Thomas, was an excellent artist. His view of the busy harbour seen from the town shows Longbay on the left, the seaward approach in the middle, and the floating dock and Hassel Island on the right. (DMM)*

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 2001*

*Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner*



# HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2001 (bind 60 i rækken af museets årbøger)

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

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

ISBN 87-89587-18-9  
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

Frede Bak: Fyrskibsliv i gamle dage <i>Life onboard a lightvessel in the old days</i> .....	7
Erik Gøbel: Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. århundrede <i>Management of the Port of St. Thomas during the 19th and early 20th century</i> .....	23
Niels Ole Kiil: Alternative rejser <i>Alternative voyages</i> .....	65
Christian Lund: CHILEAN REEFER's korte liv 1939-1941 <i>M/S CHILEAN REEFER 1936-1941</i> .....	85
Christian Lund: Et Helsingør-skibs historie: M/S SLESVIG <i>M/S SLESVIG 1938-1972</i> .....	97
Søren Thirslund: Vikingetidens sejlanvisninger for Nordatlanten fra ca. 860 til 1400 <i>The Viking age's sailing directions for the North Atlantic.</i> <i>From approximately 860 to 1400</i> .....	107
Erling Thomsen: Det danske dampskibsselskab Thingvalla (1880-1898) <i>D/S Thingvalla (the Thingvalla Steamship Company)</i> .....	121
Museets protektor og bestyrelse .....	145
Museets personale .....	145
Museets beretning for 2000 .....	146
Gaveliste for året 2000 .....	153
Museets regnskab for 2000 .....	154
Museets salgsartikler .....	157
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse .....	158
Selskabets beretning for 2000-2001 .....	158
Selskabets nytilkomne medlemmer .....	163
Selskabets regnskab for 2000-2001 .....	164
Selskabets salgsartikler .....	167
Bidragydere til årbogen .....	168

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.

## *Frede Bak: Fyrskibsliv i gamle dage*

*Frede Bak har tidligere skrevet i museets årbog om Læsøboernes traditionsrige sejlads på Grønland. Denne gang er emnet Læsøboernes tjeneste fyrskibe og her specielt på det lokale LÆSØ TRINDEL.*

Mandag den 7. oktober 1885 fik Fyrskib Nr. 9, LÆSØ TRINDEL, ny fører. Læsøboen F. J. Poulsen, født og opvokset i Østerby, underrettede Marineministeriet om, at han havde modtaget skibet og alt om bord. Samme dag sendte han sin første tjenstlige skrivelse til overintendanten i København. Sidstnævnte havde spurgt, om fyrskibet var udrustet med haubitzer eller falkonetter, og Poulsen svarede, at fyrskibet var forsynet med to haubitzer.

Det med kanoner om bord i et fyrskib kan i dag forekomme nok så krigerisk, men da Danmarks første fyrskib blev udlagt på Trindelen i 1829, var det også udrustet med to kanoner. Denne bevæbning fandt fyrskibets første skipper, Jens Hein fra Dragør, imidlertid ikke gav skib og besætning tilstrækkelig sikkerhed, så han rekvirerede og fik leveret seks geværer og seks huggerter. Hein begrundede sin rekvisition med, at der i nærheden af fyrskibet opholdt sig mange fiskerbåde og andre fartøjer.

Her et halvt hundrede år senere skal forklaringen til kanonernes tilstedeværelse formentlig søges i et fredeligere hjørne.

Kanonskud var gode advarselssignaler i usigtbart vejr.

Der lå nok ikke noget krigerisk i denne Poulsens første indberetning til en foresat myndighed. De følgende spalter vil imidlertid vise eksempler på, at fyrskibsfører J. Poulsen, som han underskrev sig, var en person, der ikke stod tilbage for »Krig« med sine foresatte.

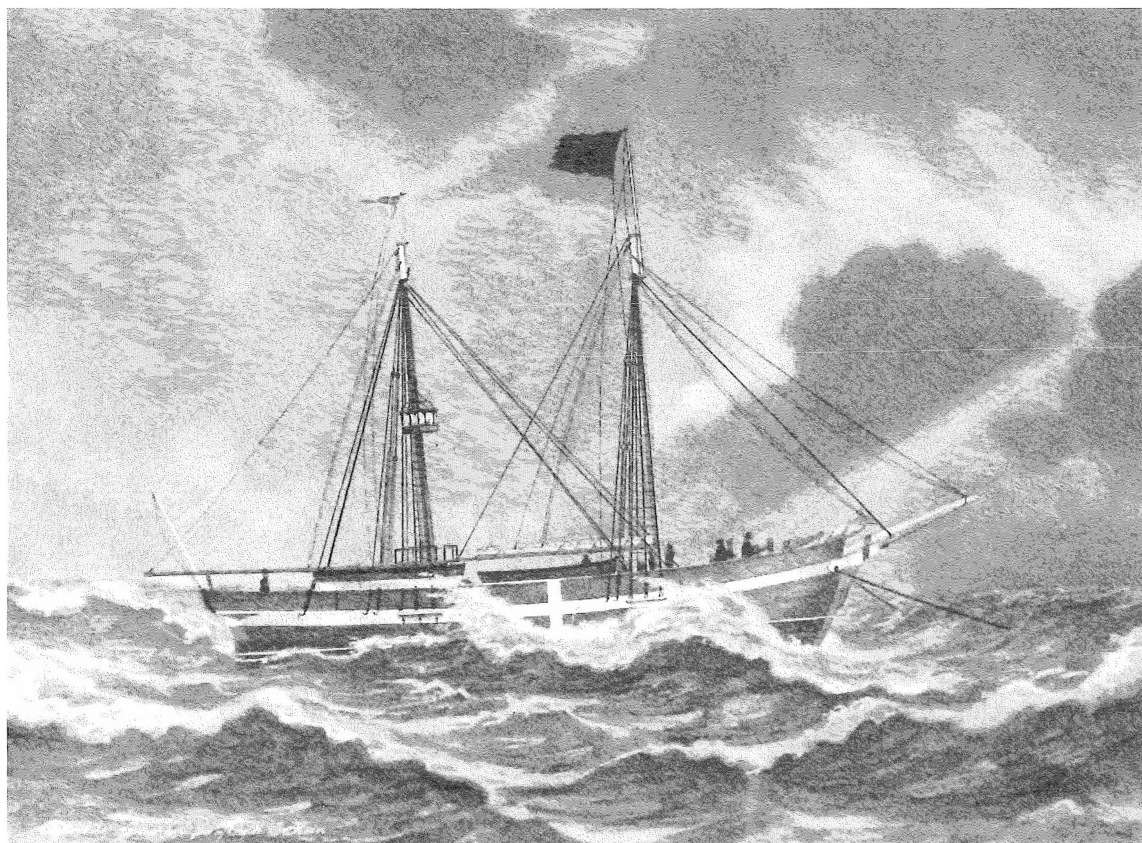
Men først lidt generelt om denne historie, der handler om nogle perioder af de godt 150 år, hvor fyrskibe var stationeret omkring Læsø.

Mange Læsøboer har gennem årene gjort tjeneste om bord i fyrskibe, og endnu flere er de timer, der er gået med at fortælle om hændelser og oplevelser på denne særprægede og afgrænsede arbejdsplads langt fra fast land.

Historien her fortæller også om fyrskibstiltværelsen, men set fra en helt speciel vinkel, nemlig den, der kan konstateres ved en gennemgang af en fyrskibsførers korrespondance med de »skriveborde«, der leder og fordeler hans daglige arbejde.

Vi kigger først Læseboen, fyrskibsfører F. J. Poulsen, over skulderen i perioden fra oktober 1885 til marts 1895. I et andet afsnit fortælles om fyrskibsliv under Første Verdenskrig, og der sluttet med et besøg på et andet af Læsøs fyrskibe.





Det første danske fyrskib TRINDELEN blev i 1829 udlagt nordøst for Læsø for at advare skibsfarten mod det farlige stenrev Trindelen. Her ses skibet fastholdt med svære kæder på sin station, hvad også det røde stationsflag på fortoppen angiver. Akvarel udført af Jacob Petersen til skibets fører J. Hein på Dragør Museum.  
(Kopi på H&S)

*The first Danish lightship TRINDELEN was put out north-east of Læsø in 1829 to warn ships away from the dangerous stony reef Trindelen. The ship can be seen here held to its station by heavy chains, as the red station flag on the foretop also indicates. Watercolour painted by Jacob Petersen for the ship's master J. Hein. The original is at Dragør Museum.  
(Copy at the DMM)*

### *Poulsen ønsker en mand mere*

Den 1. september 1889 skrev fyrskibsfører Poulsen et brev, som virkelig satte sindene i kog i Fyr- og Vagervæsenet. Poulsen stulede brevet direkte til Marineministeriet – og det skulle han nok ikke have gjort. En fyr-

skibsfører skal følge spillets regler. Han skal henvende sig til sin nærmeste foresatte, hvis han har et problem eller et forslag.

Og Poulsen havde et problem. Han manglede arbejdskraft – en matros – om bord i TRINDELEN.

Forholdet var det, at fyrskibet SKAGENS REV og fyrskibene i Nordsøen, der alle var af samme størrelse og udrustning som TRINDELEN, havde en besætning på 11 voksne mænd, mens TRINDELENS besætning kun bestod af ni voksne og en dreng.

Poulsen kunne kun få øje på én forskel mellem TRINDELEN og de andre, og det var det arbejde, der var forbundet med den mådnedlige kædeindhivning for at kontrollere, om kæderne var i orden. TRINDELENS kæder var ikke så lange som de andre fyrskibes, fordi de lå på dybere eller mere uroligt vand.

Samme dag, brevet til Marineministeriet blev skrevet, skrev Poulsen også til fyr- og vagerinspektøren og brevet til ministeriet fulgte med til inspektøren. Poulsen bad inspektøren om at anbefale hans brev til ministeriet, og for yderligere at fremme denne anbefaling kom han med endnu et par grunde til ønsket om en matros mere. Poulsen fandt det således vanskeligt at holde TRINDELEN i den stand, som han syntes skibet skulle fremstå i, også selv om såvel han selv som styrmanden jævnligt tog del i skibsarbejdet. Ligeledes måtte fører eller styrmand gå vagt på dækket eller passe maskinerne, når drengen havde vagt, og skete der så et uheld med maskinerne, måtte drengen betros vagten alene, »hvilket helst burde undgås«. Endelig mente Poulsen, at det ville være en dårlig ide at erstatte drengen med en voksen, fordi det »er rart at have en dreng til oppasning og ting, som en voksen ikke så godt kan sættes til«.

De to breve blev altså sendt sammen til fyr- og vagerinspektøren, og der er vel in-

gen tvivl om, at Poulsen har ventet spændt på svar. Men det trak ud. Poulsen blev efterhånden utalmodig, så godt et halvt år efter at have bedt ministeriet om en mand mere til TRINDELEN, skrev han til fyr- og vagerinspektøren og spurgte til sagen. Var hans ansøgning blevet afslået eller bevilget?

Poulsen måtte vente knap en måned, før inspektøren svarede. Men så kom der også et svar, der ville noget. Hans ansøgning, der som tidligere nævnt var adresseret direkte til Marineministeriet, var ikke blevet fremmet af inspektøren og »vil aldrig blive det«, skrev inspektøren. Men så fulgte en lille åbning. Poulsen kunne ombytte drengen med en voksen mand, og så måtte arbejdet på Fyrskib Nr. 10 kunne gå ligeså tilfredsstillende som på de andre fyrskibe. I øvrigt mente inspektøren, at et fyrskib var et dårligt opholdssted for drenge, og det skulle i alle tilfælde ikke være opfostringshus for vordende sømænd. Dette sidste havde Poulsen blandt andet brugt som argument for at beholde en dreng som en del af TRINDELENS besætning. Inspektøren var dog ikke færdig med at holde pegefingeren op for Poulsen, og brevet fortsætter ordret sådan: »Medens jeg har beklædt min nuværende post, er De den eneste fyrskibsfører fra hvem jeg hører besværinger og bekymringer, og jeg er derved kommet på den tanke, at De muligvis kunne ønske at komme på en roligere station, hvor tje- nesten går godt med den almindelige besætning« – og var det Poulsens ønske, ville inspektøren gøre sit bedste for en forflyttelse til for eksempel ANHOLT KNOB.

Så er inspektøren næsten færdig med sin skrivelse, men også kun næsten. Der



Fyrskib fotograferet o. 1920 ud for Fyrmagasinet på Holmen.  
(Foto på H&S)

*Lightship photographed around 1920 alongside the lighthouse depot on Holmen.  
(Photo at the DMM)*

skulle lige en sidste sætning med. Poulsens to skrivelser fra 1. september 1889 (den til Marineministeriet og den til fyr- og vagerinspektøren med anmodning om en anbefaling af den første) blev sendt tilbage til TRINDELEN – »da jeg ikke vil opbevare dem i Vagervæsenets arkiv«,

sluttede inspektør Løitved.

Poulsen indskrev – som han skulle – inspektørens skrivelse i TRINDELENS indgående kopibog, og derfra stammer historien, selv om inspektøren ikke ville have den til at optræde i sit væsens arkiv.



### *Poulsen retter i en kontrakt*

Kaptajnen på fyrinspektionsdampskibet C. F. GROVE hed Maegaard. Han har nok ikke betragtet fyrskibsfører Poulsen som hørende blandt sine bedste venner. Det ved vi i dag ganske vist inset præcist om, men følgende episoder kan nok sandsynliggøre det.

C. F. GROVE var den 11. maj 1891 så nær ved fyrskibet på Trindelen, at der ved hjælp af det internationale signalsystem blev hejst flag, der meddelte, at Poulsen skulle komme om bord i C. F. GROVE.

Hvad de to skibsførere her drøftede, foreligger der for nærværende intet om. En ting ligger dog fast. Poulsen fik overdraget en kontrakt, som han skulle indgå med en af de personer, der servicerede fyrskibet.

Dagen efter mødet på havet nær stenene på Trindelen sætter Poulsen sig til at skrive et brev til C. F. GROVEs kaptajn. Det er ikke så langt, så det meste af indholdet gengives her med brevskriverens egne ord: »Som kaptajnen vil se er kontrakten nu affattet i alt væsentlig efter Deres ønske, hvilket jeg ved nærmere overvejelse fandt at være rettest. Da § 2 er medtaget, har jeg fundet passende at forhøje betalingen med 4 kr.« Poulsen er imidlertid ikke færdig, idet også et andet problem piner ham. så han fortsætter: »I anledning af, at hr. kaptajnen i går ved ankomsten til fyrskibet hejste signal om, at jeg skulle komme om bord, efter det internationale signalsystem, tillader jeg mig herved at førespørge, om de i fyr- og vagerinspektørens skrivelse af 3. juli 1885 vedtagne regler for signalering mellem inspektionsfartøjer og fyrskibene ere trådte ud af kraft?«

Poulsen havde givet kaptajnen noget at tænke på, og det gjorde han i nøjagtig en måned. Den 12. juni blev der sendt følgende skrivelse fra Dragør, hvor C. F. GROVE nu opholdt sig, til TRINDELEN:«I anledning af Deres skrivelse ..., hvori De skriver: »er denne nu affattet i alt væsentlig efter Deres ønsker, hvilket jeg ved nærmere overvejelse fandt at være rettest« skal jeg ikke undlade at bemærke, at jeg ikke ønsker, at De i officielle skrivelser kritiserer mine tjenstlige udtalelser eller handlinger. I de citerede ord ligger der nemlig en kritik.«

Poulsens spørgsmål om brug af signalmidler blev også besvaret, og det på ganske åbenhjertig vis. Maegaard svarede, lidt kryptisk ganske vist, at fra fyrskibene kunne der bruges de signalregler, som Poulsen havde omtalt, medens »jeg til fyrskibene benytter enten signalbogen eller reglerne, der forøvrigt først nu er kommet mig i hænde«.

Det kursiverede må da siges at være en indrømmelse, og den er nok bekommet Poulsen ganske vel.

### *Det gamle hus i Østerby*

Fyrvæsenet ejede et meget gammelt fire-fags tangtækket hus i Østerby. Det blev brugt som pakhús for skibsbrug til fyrskibet TRINDELEN. Huset var opført i bindingsværk og væggene var dels af mursten, dels opklinet af ler. Fyrskibets fører sørgede for vedligeholdelsen, og hvert år blev vinduer og døre malet og huset hvidtet. Dette arbejde blev betalt med 10 kr. En anden udgift på 20 kr betalte føreren også. Det var penge, som postbådføreren fik for at ind- og udtage gods og brændsel af pakhúset.

Disse to poster på tilsammen 30 kr havde Poulsen problemer med, fordi fyrdirektøren i et cirkulære fra 1890 havde forbudt afholdelse af udgifter, hvortil der ikke forelå en skriftlig bemyndigelse.

I sommeren 1891, helt nøjagtigt den 7. juli, skrev Poulsen derfor til føreren af fyrinspektionsfartøjet C. F. GROVE, fyrdirektørens kontoradresse, og bad om bemyndigelse til at betale for den årlige vedligeholdelse, som altså havde fundet sted i mange år. Dog var der det specielle her i 1891, at Poulsen måtte bede om 30 til 60 kr mere, fordi pakhusets ene gavlvæg var ved at falde ned og nødvendigvis måtte repareres.

Her kunne Poulsen have sluttet sin henvendelse til C. F. GROVES kaptajn. Men hvorfor nu gøre det, når TRINDELENS fører havde fået en god ide? Den gik på, at fyrvæsenet solgte det dårlige hus, der tilmed lå uheldigt, og i stedet lejede pakhusrum hos konsul Axelsen, således som fyrskipet KOBBERGRUNDEN allerede længe havde gjort. Eller endnu bedre, foreslog Poulsen, hvorfor ikke købe Axelsens hus med pakhus og tilhørende grund. Det hele kunne nok erhverves for 2-3.000 kr. Et sådant køb ville give en række fordele. Fyrvæsenets udkigsstillads, der holdt kontakten med de to nævnte fyrskibe, kom til at ligge på egen (fyrvæsenets) grund. TRINDELENS vandtønder kunne komme under tag, og vand til fyrskipene hentes fra en bedre brønd. Endelig opstillede Poulsen et regnestykke, der viste, at hans forslag ville være til økonomisk fordel for fyrvæsenet.

Som nævnt daterede Poulsen sin skrivelse den 7. juli 1891. Seks dage senere svarede C. F. GROVES kaptajn, der opholdt sig i Øre-

sund, at han så snart lejlighed gaves ville undersøge sagen. Indtil da skulle Poulsen intet foretage sig og ikke afholde nogen udgift.

Poulsen hørte ikke mere til sit forslag. TRINDELEN fik snart efter dampskibsforbindelse med Frederikshavn, dvs. forsyningerne kom den vej.

Et halvt år efter blev KOBBERGRUNDEN betjent på samme måde, og pakhuskontrakten med Axelsen blev sagt op.

– og så nogle små sager

Selvfølgerlig havde Poulsen ikke konstant »store« sager løbende med sine foresatte. Gennemlæsningen af TRINDELENS kopibøger giver imidlertid det overordnede indtryk, at Poulsene samarbejde med de højere

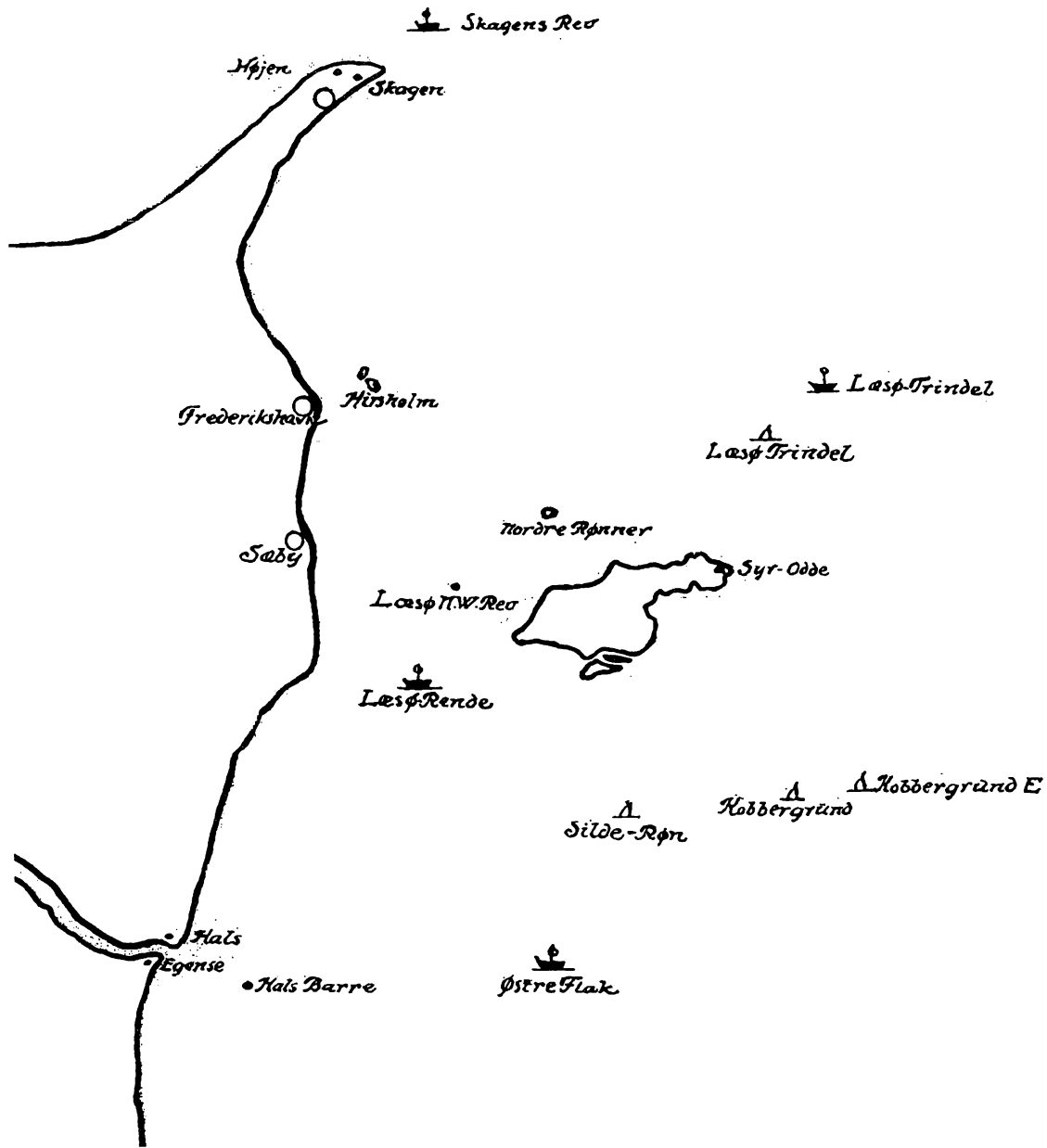
Udsnit af oversigtskort over Fyr, Fyrskibe og Lystønder 1927. Her ses de to fyrskibe, der henholdsvis sydvest og nordøst for Læsø advarede skibstrafikken mod de farlige grunde. På selve Trindelen står en lystønde udlagt 1923.

Fyrskipet LÆSØ-RENDE blev udlagt 1852 og fra 1853-1908 var et fyrskip stationeret på Kobbergrunden sydøst for Læsø.

(Bilag til jubilæumsbogen Det Kgl. Danske Fyrvæsen 1560-1927)

*Section of a key map of lighthouses, lightships and light buoys from 1927. It shows the two lightships that warned shipping away from the dangerous shallows to the south-west and north-east of Læsø respectively. On the reef Trindelen itself there is a light buoy which was put out in 1923. The lightship LÆSØ-RENDE was put out in 1852 and from 1853-1908 there was a lightship stationed on the Kobbergrunden shallow south-east of Læsø.*

*(Appendix to the book marking the jubilee of Det Kgl. Danske Fyrvæsen (Lighthouse Authority) 1560-1927)*





myndigheder næsten hele tiden kørte i en slags overgear. Her følger et lille udpluk:

Poulsen får i 1889 leveret nyt inventar til sin kahyt. I følgeskrivelsen står bl a opført fire skabe, men Poulsen indfører kun tre skabe i fyrskibets inventarfortegnelse. Det antegner revisionen og beder om Poulsens forklaring. En sådan forklaring har Poulsen intet besvær med. Der blev ganske rigtigt leveret fire døre, men de to af dørene sad i ét skab. Den forklaring bliver naturligvis godtaget af revisionen, og sagen er ude af verden. Måske kunne Poulsen allerede ved leveringen have gjort opmærksom på den forskellighed i opfattelsen af skabe og døre, som var mellem ham og leverandøren.

Poulsen beder om at få tilsendt en sukker-skål og en flødekande. Det afslår fyringeniøren, fordi det er inventargenstande som fyrskibsføreren selv skal vedligeholde. Poulsen giver ikke op. Han skriver tilbage og gør opmærksom på, at sukkerskål og flødekande er rekvireret, fordi de to genstande ikke tidligere har været om bord, men hører til blandt det, der skal udleveres skibsføreren. Det fremgår desværre ikke af kopibøgerne, om Poulsen fik sin skål og kande, men det er da at håbe, at sagen har fået en lykkelig afslutning.

Poulsen rekvirerer en ny diamant (et signalmiddel) hos fyringeniøren, men får som svar stillet spørgsmålet, om »den ombordværende er ubrugelig?«. Dagen efter at have modtaget forespørgslen svarer Poulsen, at spørgsmålet er ham »ufatteligt«, da det er en gammel regel, at der rekvireres

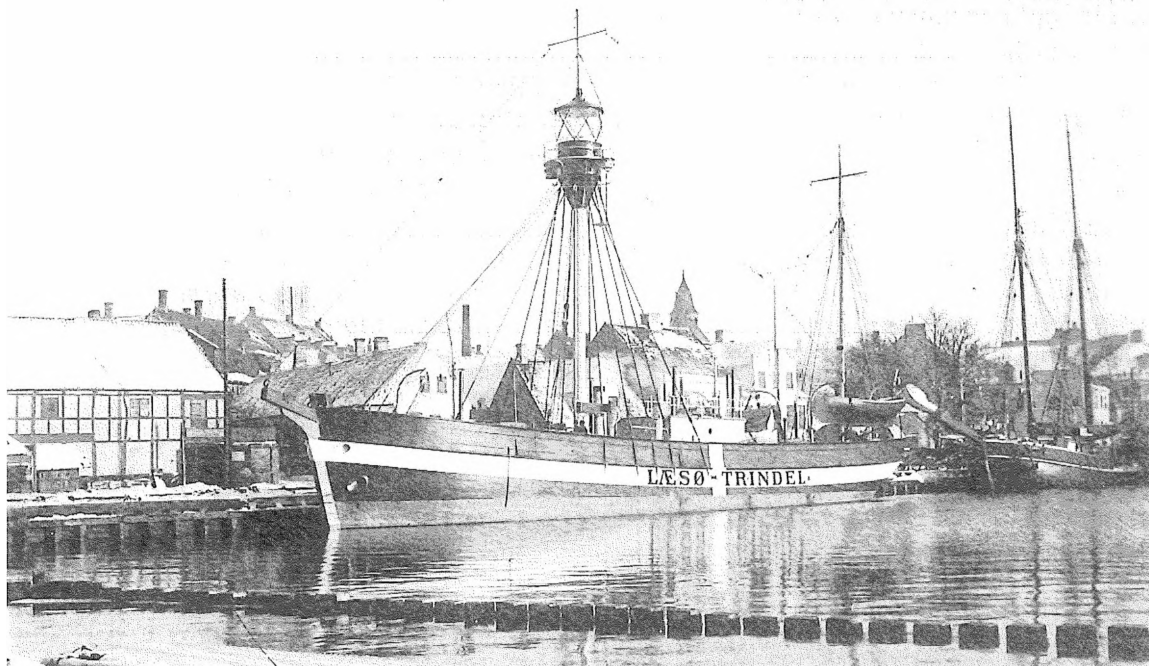
nyt, når det gamle er ubrugeligt, så »det er derfor en selvfølge, at den gamle diamant må være ubrugelig, når en ny rekvireres«. Så fik fyringeniøren den at tygge på, og godt to måneder efter fik TRINDELEN en ny diamant.

Fyrskibsfører Poulsen havde i 1892 udtrykt ønske om at komme til et mere roligt fyrskib. Han ville gerne til KOBBERGRUNDEN. Det fyrskib lå sydøst for Læsø, men ikke længere væk, end der hver dag var visuel kontakt mellem fyrskibet og udkigsstilladset i Østerby.

Der var roligere på KOBBERGRUNDEN end på TRINDELEN, hvis skibenes kopibøger tages som udgangspunkt - og det er jo tilfældet i denne historie. KOBBERGRUNDENs kopibøger fortæller mest om penge, orlov, rekvitioner og en gang hvert år om bogkasser. Der er imidlertid et par hændelser, som er interessante og i øvrigt af en anden type end dem, vi mødte på TRINDELEN. Det vender vi tilbage til.

Inden vi forlader Poulsen, skal det fortælles, at han ikke kom til ANHOLT KNOB og heller ikke til KOBBERGRUNDEN. I 1895 fik han sin afsked som fører af TRINDELEN – hans helbred var ikke så godt. Fyr- og Vagervæsenet svigtede dog ikke en gammel medarbejder, heller ikke om han havde været besværlig ind imellem. Poulsen fik pladsen som udkigsmand ved stilladset, i Østerby, og det job passede han til sin død i 1909. Da var han 54 år.

Vi bliver på TRINDELEN, men springer fra 1895 og frem til 1914.



LÆSØ-TRINDEL Fyrskib i Fåborg havn 1925 efter endt ombygning og elektrificering på Rasmus Møllers værft.  
(Fot. Rasmus Møller, H&S)

*The LÆSØ-TRINDEL lightship in Fåborg harbour after it had been rebuilt and electrified at Rasmus Møller's shipyard 1925.  
(Photo Rasmus Møller, DMM)*

#### *TRINDELEN under Første Verdenskrig*

1914 var et mørkt år i Europa. Første Verdenskrig brød ud. Mørket kastede også skygger ind over Danmark. Mangt og meget ændrede sig.

Mandskabet på TRINDELEN talte i 1913 de dampskibe, der passerede fyrskibet. Der var 17.698 passager. I 1914 blev der også talt, men der var kun 13.167. Et fald på godt 25 procent. Årsag: Første Verdenskrig.

Indtil efteråret 1914 var Fyrskib Nr. 5 udlagt på Trindelen. Nr. 5 hørte til en serie på i alt ni skibe, der alle målte 22,6 meter i længden og 5,7 meter i bredden. Det var små fyrskibe og navnlig små i forhold til Fyrskib Nr. 20, som i november 1914 afløste Nr. 5 på Trindelen. Nu kom her så til at ligge et af de i alt fem største danske fyrskibe. Det målte 33,6 meter i længden og var 6,4 meter bredt, bygget af eg i 1908 på et værft

i Fåborg. Årsag til udskiftningen: Første Verdenskrig.

Som bekendt blev Danmark ikke inddraget i krigen. Danmark forholdt sig neutral. Men det betød ikke, at alt blot fortsatte som intet var hændt eller ville hænde.

Forsvaret øgede selvfølgelig beredskabet, og der blev indkaldt en sikringsstyrke. Også TRINDELEN var inddraget i de foranstaltninger, som iværksattes for at føre landet bedst muligt gennem de urolige år.

TRINDELENS ind- og udgående kopibøger fortæller i glimt om den rolle, fyrskibet spillede. Når det alene fremgår i glimt, hænger det sammen med, at denne side af tjeneste om bord i fyrskibet blev afviklet efter fortlige skrivelser, som en gang imellem alligevel indførtes i kopibogen.

Så tidligt som den 12. august 1914 fik TRINDELEN ordre til at observere og opskrive alle skibe, som passerede - helst med angivelse af navn og nationalitet. Endvidere skulle de om bord notere alt, hvad der foregik i nærheden af fyrskibet, således at Forsvaret på forespørgsel kunne få så nøjagtige oplysninger som muligt. Og så kom tilføjelsen: De hidtidige regler for indførsel i fyrjournalen var uændret. Dvs, at de beordrede observationer skulle noteres et andet sted.

TRINDELEN fik endnu en opgave i august. Østerby havde fået en ny indbygger, en kaptajn fra Forsvaret, der bl. a. skulle samle oplysninger fra fyrskibet.

Kommunikationen fyrskib – kaptajn imellem skulle også kunne fungere om natten. Derfor blev der den 27. august 1914 kl 11 om aftenen med tre minutters mellemrum

tændt et rødt, et hvidt og et grønt blus samt opsendt en raket fra TRINDELEN. Alt sammen for at afprøve et signalsystem, som i øvrigt ikke er nærmere beskrevet. Der foreligger heller intet om udfaldet af afprøvningen.

Midt i november 1914 får vi mere at vide om kaptajnen i Østerby. Han er Marineministeriets delegerede i efterretningsøjemed, og netop til brug i dette arbejde er der lejet en motorbåd. For at den kan komme sikkert i havn i alt slags vejr, får Fyrskib Nr. 5 ordre til at aflevere en tågelur, inden skibet bliver slæbt væk fra sin hidtidige station på Trindelen og afløst af Fyrskib Nr. 20.

Som beskrevet var Nr. 20 noget større end Nr. 5. Den ekstra plads blev blandt andet anvendt til installation af radiotelegrafapparater og en radiotelegrafist til at betjene stationen. Telegrafisten var direkte underlagt Flådens Overkommando i København og skulle i øvrigt ikke have noget at gøre med tjenesten for Fyrvæsenet. Telegrafisten kommunikerede med overkommandoens radiostation på Orlogsværftet, og der måtte kun telegrafe-res i kodesprog.

Endelig fik TRINDELEN besked på, at stationens tilstedeværelse skulle søges hemmeligholdt.

Hvorvidt dette sidste har kunnet efterkommes får stå hen. TRINDELENS faste besætning på en halv snes mand omgikkes selvfølgelig hver dag den militære besætning, således spiste de sammen. At der var mere end en marinesoldat om bord fremgår af de månedlige kostindberetninger.



Fyrinspektionsskibet S/S C. F. GROVE bygget i Helsingør, 1890, udrangeret 1932, ses her i nærkontakt med et af fyrskibene.  
(Affot. efter orig. i Fåborg Byarkiv)

*The lighthouse inspection ship S/S C. F. GROVE, built in Elsinore in 1890 and scrapped in 1932. It can be seen here in close contact with one of the lightships.  
(Photographic copy of an original in the Fåborg town archives)*

Som tiden gik, er det tydeligt, at situationen i den omkringliggende verden udviklede sig, og at de militære myndigheder skærpede årvågenheden. I maj 1915 kvitterede TRINDELENS fører således for eksemplar nr. 13 af »Taschenbuch der Kriegsmarine 1914-15«.

Nogle måneder senere blev der installeret radiotelegrafapparater i yderligere fem fyrskibe »foreløbig til brug for Flådens Overkommando«. Et af de fyrskibe, der nu fik radiostation, var LÆSØ RENDE.

Der gives også forholdsordre for den værste tænkelige situation, nemlig den, at der skulle opstå fare for, at en krigsførende magt vil bemægtige sig fyrskibet. I så fald skal TRINDELEN straks sende et faresignal, en kort bogstavkode, efterfulgt af en anden kode, der fortæller, om det drejer sig om et engelsk eller tysk krigsskib. Samtidig skal der gøres klar til at kaste kodebøger, kaldesignaler mv over bord i en pose, der straks kan synke.

Det sidste, der skal omtales i denne forbindelse, er en fortrolig skrivelse dateret 1. januar 1916, hvor Flådens Overkommando foreskriver nøjagtige regler for, hvordan meldinger om krigsskibe skal afgives, at der af neutralitetshensyn altid skal sendes i kode, at alle telegrammer, ind eller ud, skal holdes strengt fortroligt, og at udenforstående ikke må gives oplysninger om fremmede krigsskibes bevægelser – alt dette af hensyn til landets neutralitetsforpligtelser.

Selvfølgelig blev der gjort noget for at værne om Danmark – ikke kun på TRINDELEN og i Østerby. Men nu forlader vi det alvorlige og går over til noget mere dagligdags.

### *TRINDELENS Proviant*

Under hele krigen blev der leveret proviant til fyrskibet en gang i kvartalet. Hver levering var fulgt af nøjagtige fortegnelser over mængde og art samt – hvad i dag kan være interessant – pris.

I det følgende er nævnt en række dagligvarer med priser, som de var i henholdsvis 1914 og 1918 – så kan læseren selv konstatere prisudviklingen dengang og i de sidste godt 80 år. Men husk lige, i 1914-18 blev ingen varer pålagt 25 % moms.

Vareart	Pris pr. snes / kg / liter	
	i 1914	i 1918
1 snes æg	2,04 kr.	5,00 kr.
1 kg kartofler	0,08 kr.	0,16 kr.
1/4 kg gær	1,20 kr.	2,80 kr.
1 liter mælk	0,12 kr.	0,25 kr.
1 kg løg	0,30 kr.	2,00 kr.
1 kg margarine	1,46 kr.	2,62 kr.
1 kg ris	0,27 kr.	0,50 kr.
1 kg kaffe	1,54 kr.	2,50 kr.
1 kg kaffetilsætning	0,38 kr.	1,16 kr.
1 kg kakao	1,40 kr.	3,40 kr.
1 kg rosiner	0,59 kr.	2,10 kr.
1 kg hvidkål	0,24 kr.	0,52 kr.
1 ds henkogt mælk	0,27 kr.	1,21 kr.

Selvfølgelig var det et problem med de stigende priser, men al erfaring viser, og viste sig også dengang, at livet trods alt går videre. Priserne stiger, lønningerne stiger, priserne stiger osv., sådan er tilværelsen nu en gang skruet sammen.

Værre er det, når der opstår mangel på en vare, eller en vare forsvinder fra markedet. Dette sidste var der naturligvis også eksempler på under Første Verdenskrig.

Således fik fyrskibene i august 1914 ordre til at spare på koksene, da der kun var små beholdninger i landet. Ordren blev ledsaget af den positive oplysning, at besparelser lod sig praktisere, idet fyrdirektøren havde konstateret, at ens fyrskibe brugte ulige mængder brændsel.

Malerarbejde skulle indskrænkes til det absolut nødvendige, og der skulle udvises størst mulig økonomi med alle forbrugsartikler. I april 1915 kunne der ikke mere skaffes terpentinolie, og følgelig ville den vare ikke blive leveret til fyrskibene.

Nogle fødevarer var rationeret og andre forsvandt fra spisekortet. I sommeren 1918 fik TRINDELEN besked om, at klipfisk og svesker ville blive erstattet af saltet fisk og tørret dansk frugt. Kartofler var blevet så dyre, så de ikke mere ville blive indkøbt centralt, hvorfor TRINDELEN fremover måtte købe dem lokalt. Sukkerrationen blev nedsat fra 500 g til 450 g, og hvor hver mand tidligere tilkom 1½ g teblade pr dag, måtte han indtil videre nøjes med 1 gram.

Alt i alt var her vel tale om luksusproblemer sammenlignet med situationen mange steder i det krigshærgede Europa.

#### *Besøg på KOBBERGRUNDEN*

Af det hidtil fortalte fremgår, at KOBBERGRUNDEN var roligere at opholde sig på end TRINDELEN.

Nu kan ordet rolig forstås på flere måder. I det følgende kan læseren selv danne sig sin mening om ordets betydning i forbindelse med fyrskibet på Kobbergrunden.

I december 1881 fik fyrskibsføreren derude sydøst for Læsø bemyndigelse til at

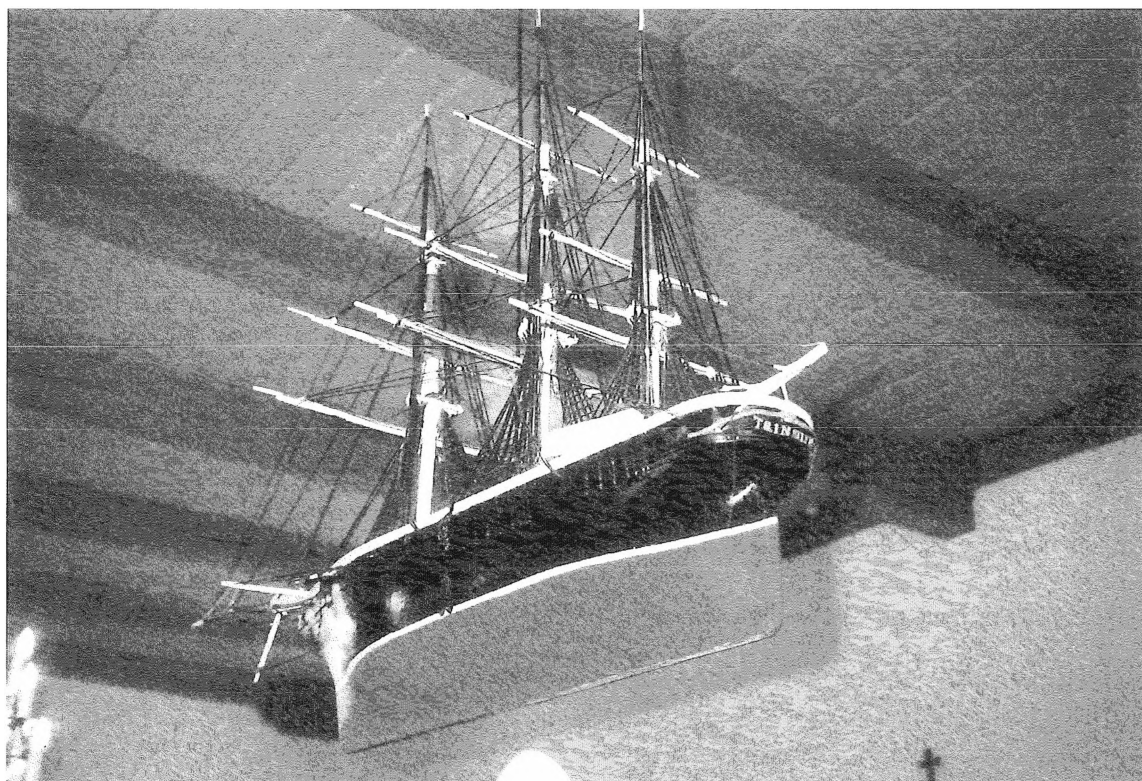
betale en mand 20 kr om året for i mørke usigtbare nætter at vise en lanterne fra et fartøj, så postbåden fra KOBBERGRUNDEN kunne komme sikkert over Barren og ind til ankerpladsen i Krogen (omkring det nuværende Sydhavnen). Beløbet skulle udbetales med 5 kr pr kvartal.

Denne foranstaltning har sikkert gjort sit til, at der ikke foreligger oplysninger om uheld med postbåden mellem Læsø og KOBBERGRUNDEN. Mindre heldig var Fyrskib Nr. 5, som i februar 1882 havde station på Kobbergrunden.

Midt i måneden var det rigtig grimt vejr. Det sneede og orkanagtige vindstød på over 23 meter i sekundet rev i alt. Pludselig sprængtes fyrskibets fortøjninger, og skibet gav sig til at drive. Hurtigt fik mandskabet om bord firet selve fyret ned til dækket. Sidelanterner blev sat, og sejl kom op. Og så gik det sydover. Ned gennem Kattegat, forbi Anholt og først ved Kronborg Pynt fik Nr. 5 assistance af dykkerdamperen DROGDEN, som slæbte det vildfarne fyrskib til København. Der blev ikke meldt om skader på fyrskibet, og snart efter indtog det atter sin plads på Kobbergrunden. Her kunne besætningen så tale længe om en ufrivillig langtur for egen kraft, noget som yderst sjældent var overgået et fyrskib.

#### *Bordets glæder*

Hvad der sikkert også blev talt en del om der i 1880-erne, var den ændring til spisereglementet, som kom til at gælde fra den 1. april 1884. I de forudgående fem år havde hvert besætningsmedlem haft ret til en daglig ration af ½ pot brændevin – altså sådan et par pæne snapse hver dag. Og nu



Barkskibet TRINDELEN ophængt som kirkeskib i Østerby kirke på Læsø. Det blev udført i 1868 af tømmermanden på det gamle fyrskib, Morten Nielsen. Hans svoger P. N. Pedersen var skipper. Der er i tidens løb udført mange frivagtsarbejder om bord på de stationære fyrskibe. (Frede Bak fot. 2000)

*Model of the bark TRINDELEN hung as a church ship in Østerby church on Læsø. It was made in 1868 by the carpenter on the old lightship, Morten Nielsen. His brother-in-law, P. N. Pedersen was skipper. In the course of time many a piece of work has been created in the off-duty hours on board the stationary lightships. (Photo Frede Bak, 2000)*

kommer noget bemærkelsesværdigt. Denne ret til daglige opstrammere gjaldt også for den skibsdreng, der hørte til KOBBERGRUNDENS besætning. Fra nævnte 1. april var det dog slut for drengens vedkommen. Men selvfølgelig skulle han have kompensation for dette tab af en ydelse, et gode, og tabet blev takseret til 50 øre må-

nedlig. At tænke sig, 1½ pot brændevin for 50 øre – 25 øre for en hel Rød Aalborg!! Fremtidig måtte drenge om bord i fyrskibe altså ikke få brændevin, og samtidig blev der indført den bestemmelse, at enhver af den øvrige besætning – altså de voksne – der gav afkald på drikken også kunne få udbetalt 50 øre om måneden. Desværre

har arkiverne indtil videre ikke fortalt noget om, i hvilken udstrækning tilbuddet blev modtaget.

For at blive lidt ved bordets glæder, så skal berettes, at der i 1901 dukkede en ny ret op på KOBBERGRUNDENS menukort, nemlig blodbudding leveret i dåser à 1, 2 og 4 pund. Nyskabelsen blev anbefalet til indtagelse, når ferske varer ikke var til rådighed. Retten kunne serveres to gange om måneden i stedet for salt kød med gemyse. Rationen pr. mand pr. gang bestod af 1 pund blodbudding, 10 g smør, 25 g sukker og stødt kanel som til risengrød.

Mon dog ikke en dram har gjort godt efter det måltid – medmindre altså indtageren var afholdsmand eller meget glad for penge.

#### *Gæster om bord*

KOBBERGRUNDENS besætning fik sig en usædvanlig oplevelse i december 1905. Sidst på eftermiddagen den 14. kom en læsekutter, FN 261, tæt på fyrskibet og bad om tilladelse til at fortøje. Tilladelsen blev givet, fordi fyrskibsføreren troede, der var noget galt med kutterens motor.

Problemet viste sig imidlertid at være et helt andet.

Efter at have gjort fast kom en fisker om bord i fyrskibet. Han bad om at måtte blive

natten over, og indtil han kunne komme med en anden kutter eller bragt i land på en måde. Årsagen til dette noget usædvanlige ønske var, at han flere gange i løbet af dagen var blevet overfaldet af skipperen på FN 261.

#### *Slutning*

Også for eftertiden vil det være muligt at opleve de snævre kulisser, der gennem flere menneskealdre dannede rammen om livet i et lille isoleret mandssamfund. I 1973 overtog Nationalmuseet Fyrskib Nr. 17, der er bygget efter de samme tegninger som Fyrskib Nr. 20, der fik station på Læsø Trindel i efteråret 1914. Skibet har i mange år ligget i Nyhavns Kanal i København, men er i disse år under reparation i Hvide Sande. I 2003 vil det være tilbage i Nyhavn og vil være åbent for besøgende.

#### *Kilder*

Kopibøgerne for fyrskibene TRINDELEN og KOBBERGRUNDEN ligger i Fyr- og Vagervæsenets arkiv på Rigsarkivet.

I øvrigt kan opmærksomheden henledes på en ny publikation: Ove Hermansen: *Danmarks fyrtårne og fyrskibe: beskrivelse og historie fra 1560 til i dag*, Billesø og Baltzer, 2001.



## Life Onboard a Lightship in the Old Days

### *Summary*

The 116 km<sup>2</sup> island of Læsø lies in the northernmost part of the Kattegat between Frederikshavn and Gothenburg. With its underwater reefs sticking out on every side the island resembles an octopus, making it difficult to sail to and from the Baltic region. Today the difficulties are no greater than they can be overcome with the aid of modern navigational equipment, but it was a very different thing in the old days.

There are innumerable ships that have ended their voyages on the reefs and shoals around Læsø. It was therefore quite natural to place Denmark's first lightship by the dangerous stony shallow Trindelen north-east of Læsø. This was in 1829.

In the article we are on board the lightship TRINDELEN for two periods. The first period is from 1885 to 1895, where we look over the shoulder of the master of the lightship. Very carefully he records things in the ship's incoming and outgoing letter books, and by reading along with him we can experience the administrative lifelines between the lightship at its lonely post and the

administrative authorities at their desks in the government offices. It is no ordinary skipper we are together with here. He has his own special view of the task entrusted to him. His wishes, suggestions and actions do not always go hand in hand with those of the men in grey suits. That this gives rise to problems – at both ends – is something which we get a very strong impression of.

Many years later, during World War I, we are again on board the TRINDELEN, and we see how the tasks of the lightship are now extended. Its job now is not only to warn ships and guide them away from the dangerous reefs and shoals, but also to join in the task of leading Denmark in the best possible way through its difficult years as a neutral nation on the borders of a war zone.

The story ends with a visit to KOBBERGRUNDEN, another one of the lightships around Læsø. Here the master of the lightship has no problems with the administrators on land, for the KOBBERGRUNDEN is a peaceful lightship. However, dramatic situations can arise and they are of course carefully described in the letter books.

*Erik Gøbel:*

## Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. århundrede

*I museets årbog 2000 beskrev forfatteren besejlingen af Sankt Thomas havn 1816-1917. I dette års artikel tegner han et billede af selve havnen med dens folk, fartøjer, fyr, bøjer, lodstjeneste, uddybningsarbejder, ophalerbedding, flydedok, kulfyldningsfaciliteter og kajanlæg med videre. Erik Gøbel er seniorforsker i Rigsarkivet.*

### *Indledning*

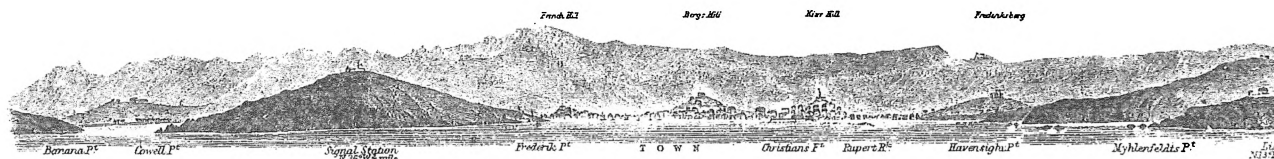
I 250 år vajede Dannebrog over øen Sankt Thomas med byen Charlotte Amalie med den gode naturhavn. I 1917 solgte vi imidlertid Dansk Vestindien – det var de tre små øer Sankt Thomas, Sankt Jan og Sankt Croix – til USA<sup>1</sup>.

Havnen på Sankt Thomas er en af de smukkeste og bedste havne i hele Caraibien. Før Første Verdenskrig var den en vigtig regional stabelplads og et centrum for international handel og søfart, idet mange atlantehavsruter anløb havnen. Således havde det store britiske Royal Mail Steam Packet Company sit vestindiske hovedkvarter placeret på Sankt Thomas fra 1851 til 1870, det samme havde det lige så vigtige tyske rederi Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft i perioden fra 1873 til 1914. Desuden havde en række mindre rederier ruter over Atlanten til frihavnen på Sankt Thomas, for eksempel det danske Vestindisk Kompagni. Foruden at

være et internationalt handels- og søfartscentrum var Sankt Thomas et vigtigt knudepunkt for Vestindiens egen handel og søfart. Øen gik ligefrem under navnet »Caraibiens markedsplads«.<sup>2</sup>

For at få et første indtryk af havnen og dens installationer kan vi se på, hvad en velorienteret lokal indbygger, lægen Charles Edwin Taylor, skrev ganske informativt om emnet i 1905:<sup>3</sup>

»Sankt Thomas har haft en begivenhedsrig historie, hvilket hænger sammen med dens fine havn, som ikke har sin lige i Vestindien. Den er nem at sejle ind i, og den udvider sig til et stort og smukt ottekantet havnebassin, hvor der er god og sikker ankerplads for selv de største dampere, hvoraf der anløber og afsejler mange i løbet af et år ... Det er med rette blevet hævdet, at Charlotte Amalie, enten byen ses fra nord, syd, øst eller vest, frembyder et af de smukkeste syn, som kan byde en fremmed velkommen her, især efter en lang sørejse fra Europa«. Og Taylor fortsætter med at berette, at »det er virkelig en lykke for Sankt Thomas, at dens glimrende havn er forsynet med kulfyldningsfaciliteter og reparationsmuligheder for dampskibe, og dens flydedok, maskinværksted og ophalerbedding er altid i beskæftigelse. Det er derfor



Under indsejling til havnen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas havde man den smukke by ret forude inderst i havnebugten. Om styrbord var Mühlenfels Point og om bagbord Hassel Island med signalstationen på toppen. Landtoning i Søkortarkivets trykte havnekort 1904. (Rigsarkivet)

*Sailing into the harbour in Charlotte Amalie on St. Thomas you had the beautiful town straight ahead furthest in at the bottom of the harbour bay. To starboard was Mühlenfels point and to port Hassel Island with the signal station at the top. View of the land in the Hydrographic Department's printed harbour map from 1904. (The National Records Office)*

ikke sært, at adskillige store dampskibssrederier finder det hensigtsmæssigt at have deres hovedkvarter her eller i hvert fald benytte Sankt Thomas som anløbshavn. Der er nemlig også mange andre ting, som gør den attraktiv for søfarten ... Den har konkurrencedygtige skibsprovianteringsforretninger og skibsmæglere, skibsværfter med fremragende håndværkere og arbejdsmænd, og ved Brøndsted & Co.s store kulpladser kan ligge skibe på op til 27 fods dybgående og fylde kul døgnet rundt i et tempo af 60 til 100 tons per time. Og slutelig er der West India og Panama Telegraph Company, som sætter en i kontakt med resten af verden i løbet af et par minutter«. Taylor kunne derfor med fuld ret konkludere, at »Sankt Thomas står som et fremragende handels- og søfartscentrum på disse kanter«.

Besejlingen af Sankt Thomas havn er tid-

ligere blevet beskrevet.<sup>4</sup> Mellem 1816 og 1917 anløb mellem 2.000 og 5.000 fartøjer på tilsammen mellem 200.000 og 900.000 tons havnen hvert år. Langt de fleste og største af skibene var britiske. Antallet af skibe toppede i løbet af 1850'erne, 1860'erne og 1870'erne. Gennem 1800-tallet skiftede handelen og søfarten på Sankt Thomas imidlertid fuldstændig karakter. I første halvdel af århundredet stod øens egne handelsfolk for en temmelig indbringende transithandel for egen regning og risiko, men i anden halvdel af århundredet udskiftedes denne med en meget mindre givende kommissionshandel for fremmed regning. Ved slutningen af århundredet var havnen hovedsagelig reduceret til et – ganske vist forholdsvis vigtigt – sted, hvor skibene fyldte kul, provianterede og eventuelt reparerede. Når handel og søfart på Sankt Thomas havde haft så stort omfang, som

tilfældet var, lå en væsentlig del af årsagen i det faktum, at stedet var en frihavn, hvor alle kunne komme, og hvor priserne var forholdsvis lave. En anden vigtig årsag var de moderne havnefaciliteter, Sankt Thomas kunne tilbyde de anløbende skibe.

I det følgende vil blive beskrevet, hvordan havnen var indrettet, og hvordan den blev drevet. Særlig vil der blive fokuseret på havnemesteren og hans folk, på havnens faciliteter og på dens økonomi. Da der hidtil praktisk taget intet er skrevet herom,<sup>5</sup> bygger fremstillingen næsten udelukkende på arkivmateriale i Rigsarkivet, først og fremmest fra Koloniernes Centralbestyrelse – den afdeling i Finansministeriet i København, som stod for det overordnede styre af Dansk Vestindien – og fra forskellige lokale myndigheders arkiver i gruppen af såkaldte vestindiske lokalarkiver.<sup>6</sup>

#### *Havnemesteren og hans folk*

Gennem hele 1800-tallet og frem til 1917 var Sankt Thomas en frihavn. Dette betød dog ikke, at der slet ingen told eller andre afgifter blev opkrævet.<sup>7</sup> Ved forordning af 9. april 1764 var Sankt Thomas (og Sankt Jan) blevet erklæret for frihavne. Det indebærer, at alle nationers skibe kunne anløbe for at handle, proviantere og reparere, men der skulle betales 2 procent told ved import af europæiske varer og 5 procent ved amerikanske. Fra 1782 opgav de danske myndigheder praktisk talt at sørge for at håndhæve en egentlig toldopkrævning, og man lod sig i praksis nøje med en transittold på bare 1-1½ procent. De generelle bestemmelser for havnen i Charlotte Ama-

lie var naturligvis fastlagt af Koloniernes Centralbestyrelse i København, men fortolkningen og den praktiske udmøntning af reglerne lå i hænderne på generalguvernøren i Dansk Vestindien. Han var den øverste embedsmand på stedet, og han besad den indsigt og erfaring med de noget specielle lokale forhold, som var nødvendig for at kunne begå sig i konkurrencen i det internationale miljø i Caribien.

Den embedsmand, som stod aller nærmest de daglige forretninger, var imidlertid havnemesteren i Charlotte Amalie. Han opfattedes som nummer 2 i den lokale embedsmandspyramide, idet det som regel var ham, der vikarierede for guvernøren under dennes sygdom eller fravær. Således var havnemester C. G. Fleischer kommandant ad interim 1820-1822, og havnemester L. J. Rohde fungerede som guvernør i 1830 og var konstitueret 1831-1832.<sup>8</sup>

Havnemesterembedet var blevet oprettet i 1803 af generalguvernør Frederik von Walterstorff og godkendt af kongen i 1806. Den første havnemester var Carl Gottlieb Fleischer, der sad i embedet helt til tre år før sin død som en gammel mand i 1822.<sup>9</sup> Han var en af byens rige og ansete købmænd, og han ejede blandt andet briggen SANKT THOMAS PAQUET, der gik i fart på Nordamerika.

Den umiddelbare årsag til, at myndighederne ønskede sig en havnemester eller havnekaptajn, var, at mangel på opsyn med havnen havde bevirket, at mange lossede ballast på yderst ubekvemme steder i selve havnebassinet, og at der efterhånden lå adskillige gamle sunkne skibsskrog og

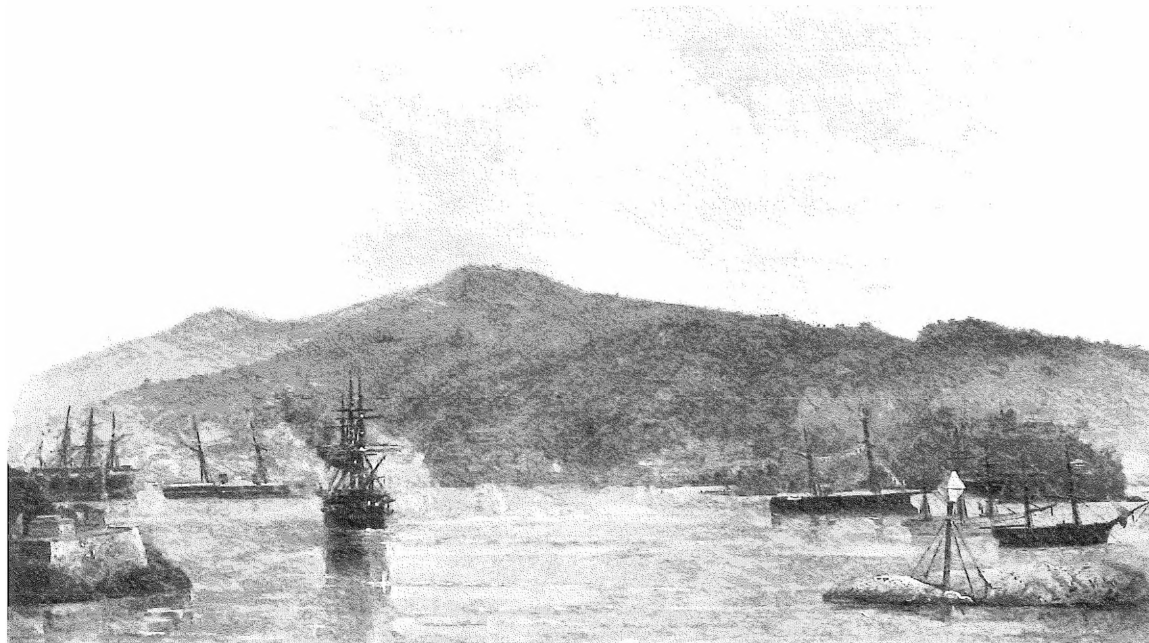
generede. Ydermere fandt man det ønskeligt, om alle ankommende og afsejlede fartøjer kunne blive inspiceret, blandt andet for at sikre, at ingen slaver flygtede ad søvejen.<sup>10</sup>

I de skriftlige instrukser for havnemesteren i 1806, 1882 og 1907 kan man få et glimrende indtryk af hans arbejdsopgaver.<sup>11</sup> Han havde ansvaret for alt i havnen, men først og fremmest for at opretholde god ro og orden. Han skulle også have opsyn med og sørge for vedligeholdelse af broer, bolværker, fortøjningspæle, værfter, mærker,

bøjer og så videre. Endvidere var han be- myndiget til at udøve myndighed og træffe afgørelser i alle spørgsmål vedrørende hav- nens forhold.

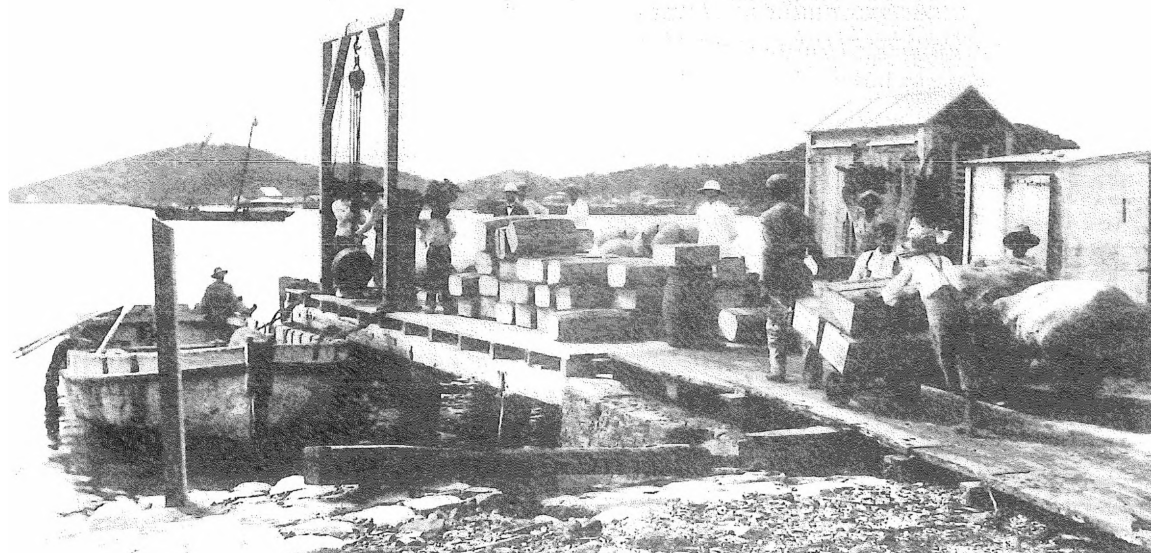
Til at hjælpe sig havde havnemesteren ansat en havneassistent, en lods (som også holdt vagt på havnen om natten) samt et antal arbejdsmænd og roere. Alle bar uni- form, når de var i tjeneste.

Straks når et skib løb ind i havnen, skulle havnemesteren – allerede inden det kaste- de anker – erkyndige sig om sundhedstil- standen ombord, og det var ham pålagt om



Orlogsfregatten SJÆLLAND damper ud af hav- nen. I baggrunden anes byen, til venstre er batte- riet på Frederikspynten af Hassel Island, og til høj- re er anbragt sømærket på Rupert Rock. Maleri af Frederik Visby, sandsynligvis fra 1882. (Handels- og Søfartsmuseet)

*The naval frigate SJÆLLAND steaming out of the har- bour. In the background the town can just be made out. To the left is the battery on Frederik's Point on Hassel Island, and to the right the navigation mark is placed on Rupert Rock. Painting by Frederik Visby, probably from 1882. (Danish Maritime Museum)*



Som på så mange andre pladser kunne ikke alle skibe komme til kaj. De ankrede ude i havnebassinet og måtte under noget besvær losse og lade ved hjælp af pramme og lægtere.  
(Kongelige Bibliotek)

*As in many other harbours it was not possible for all ships to come alongside the quay. They anchored out in the harbour basin and with some difficulty were unloaded and loaded with barges and lighters.  
(The Danish Royal Library)*

nødvendigt at tilkalde karantænelægen. I givet fald var det også havnemesterens ansvar at overvåge skibet for at sikre, at det ikke brød en pålagt karantæne. Han anviste alle ankommende skibe en passende ankerplads i det store havnebassin og angav, præcis hvor besætningen måtte kaste ballast eller affald overbord, og hvor man i givet fald måtte skrabe og kalfatre fartøjet. Han afkrævede skibets fører de nødvendige toldpapirer, manifeste, kon-

nossementer og lignende og sørgede for at få disse dokumenter sendt til toldforvalteren i toldboden hurtigst muligt. Såfremt et fartøj medbragte post, skulle denne ufortøvet sendes til byens postkontor. Og til postmesteren skulle havnemesteren straks sende lister over alle eventuelle ankommende passagerer fra skibet. Ydermere skulle havnemesteren holde nøje øje med fyrene og sømærkerne samt holde nøje opsyn med havnens ballastlægere og fær-

gebåde – og med disses takster og roere.

Om natten var der altid et par af havnemesterens folk, som havde tjeneste for at holde øje med alt, hvad der måtte foregå fra solnedgang til solopgang. De vagthavende skulle praje eventuelle ankomne fartøjer og først og fremmest sørge for, at illegal lossen og laden ikke fandt sted. Da havnens patruljebåde jo ikke kunne føre flag efter solnedgang, bar vagthavende og hans to roere huer med bånd med indskriften »Sankt Thomas H. M.«,<sup>12</sup> hvor HM stod for havnemester.

Embedet som havnemester sikrede sin indehaver en anselig personlig indtægt i form af sportler – vederlag til embedsmanden personlig for udførte embedshandlinger. Dette var imidlertid også nødvendigt, da han ikke modtog nogen fast løn for sit arbejde. I første halvdel af 1800-tallet modtog havnens chef et beløb på 0,64 dollar<sup>13</sup> per ton, som et udenlandsk fartøj var drægtigt, når det lossede eller lastede i Sankt Thomas havn, men dog kun det halve af dette beløb, i fald fartøjet kun anløb for at bunkre, proviantere, telegrafere eller afvente ordrer. Alle fartøjer under Dannebrog erlagde derimod et fast beløb på omkring 12 dollars, når de lossede eller lastede i havnen.<sup>14</sup> Fra omkring midten af århundredet blev sporteltaksten for fremmede fartøjer på under 8 tons drægtighed reduceret til halvdelen af det tidligere beløb. Efter en lov af 16. april 1862 om handel og søfart på Sankt Thomas skulle også de mindste både og andre småfartøjer, som indtil da havde været fritaget for at yde sportler til havnemesteren, nu betale ham,

fordi de trods alt var til ikke uvæsentligt besvær for ham på grund af den inspektion og det opsyn, han og hans folk skulle holde med dem. På denne tid afkrævedes de skibe, som besøgte havnen, følgende store og små afgifter: told- og vejerpenge, skibsafgifter (i form af ankrepenge, toldbroafgift og søudrustningsafgift), mæglergebyr, havnemestergebyr, fortsportler og eventuelt gebyr til karantænelægen. Dog kunne der blive tale om fritagelse eller reduceret betaling for havarister eller skibe i pakETFart.<sup>15</sup>

Da sportelsystemet var blevet iværksat i begyndelsen af århundredet, var det meningen, at det skulle give havnemesteren en årlig indtægt på omkring 2.000 dollars. Men i 1825 og 1826 viste det sig, at hans sportelindtægter efterhånden var nået op på henholdsvis 10.000 og 13.000 dollars, og i 1834 lå de på næsten 9.000 dollars ifølge hans eget opgivende.<sup>16</sup>

En af dem, som nød godt af den tætte trafik og voksende omsætning på havnen i Charlotte Amalie, var den senere så bekendte Peter von Scholten. Han kom som ung til Sankt Thomas som vejermeister i 1814, blev stadshauptmand i 1818, toldintendant i 1822 og guvernør på Sankt Thomas i 1823, inden hans kometagtige karriere kulminerede med udnævnelsen til generalguvernør over Dansk Vestindien i 1827, hvorefter han flyttede til Sankt Croix. Hans løn og sportler på Sankt Thomas havde utvivlsomt lagt en solid grund for hans hastige opstigen.

Ved havnemester Fleischers afgang i 1819 blev hans efterfølger Levin Jørgen Rohde, som havde været assistent hos sin forgæn-



ger siden 1814. Han var født i 1786 på Sankt Thomas og var søofficer af uddannelse. I 1849, hvor hans indkomst fra sportlerne androg næsten 7.000 dollars, blev han af Finansministeriet i København bedt om at acceptere en reduktion af sin store indkomst, men Rohde afslog indigneret. Finansminister Wilhelm Sponneck fandt situationen helt uacceptabel og endte med at afskedige den aldrende havnemester i

Havnemester Levin Jørgen Rohde blev som 30-årig i 1816 havnechef og tre dage efter ægtede han sin purunge niece. Da han trak sig tilbage som en velstående mand, efterfulgtes han af sin svoger Th. A. Kjær. Maleri af C. A. Jensen.

(Efter Th. Hauch-Fausbøll: *Af Slægten Browns Historie*, 1918)

*In 1816 Levin Jørgen Rohde became Harbourmaster at the age of 30 and three days later he was married to his very young niece. When he retired as a wealthy man, he was succeeded by his brother-in-law Th. A. Kjær. Painting by C.A. Jensen.*

*(From Th. Hauch-Fausbøll: *Af Slægten Browns Historie*, 1918)*

1854, dog i nåde og med pension. Han havde ellers gjort det ganske godt gennem de 33 år, han havde været havnechef. Særlig var Rohde interesseret i signalsystemer til lands og til vands. Efter sigende var han temmelig monoman og talte kun ugerne om andet, så selv hans venner kaldte ham signalgal. I 1835 udkom i København hans berømte bog »Fuldstændigt signalsystem til brug for alle nationers skibe, såvel om dagen som om natten, med de midler alene, som haves ombord i ethvert fartøj, uden anskaffelse af noget som helst nyt«. Bogen blev i årene derefter oversat til de syv vigtigste fremmedsprog og meget udbredt. Kendt er også Rohdes telegrafordbog og hans glimrende kort over sydsiden af Sankt Thomas, trykt i 1822. I løbet af sin karriere nåede han at blive både ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.<sup>17</sup>

Fra 1854 gik man over til at yde havnemestrene en fast løn, medens sportlerne, som stadig opkrævedes, nu gik i den offentlige kasse.<sup>18</sup> Havnemesterens årlige gage blev i 1855 fastsat til bare 2.000 dollars; i



1863 havde han dog fået et ekstra personligt tillæg på 600 dollars om året; i 1875 var hans løn stadig 2.000 dollars, dog nu uden tillæg; men i 1885, 1895 og 1905 modtog han 1.200 dollars, hvortil i 1905 kom 275 dollars ekstra.<sup>19</sup> Desuden havde indehaveren af havnemesterembedet til stadighed en biindtægt i form af såkaldte uvisse indtægter, der mindede om sportlerne. Således beløb for eksempel hans andel af lods-pengene 1900-1905 sig i gennemsnit til 731 dollars per år, medens hans andel af gebyrer for udstedte attester androg yderligere 25 dollars.<sup>20</sup> Også havnemesterens undergivne folk fik deres del af kagen til deling; de modtog tilsammen 701 dollars i gennemsnit hvert år fra 1872 til 1881.<sup>21</sup>

Som ny havnemester konstituerede man i 1854 Thomas Andreas Kjær, som på det tidspunkt havde været L. J. Rohdes assistent i 25 år. Han var født på Næss Jernværk i Norge i 1795 og havde sin bolig tæt på havnen, nemlig i Dronningens Gade 57.<sup>22</sup> Han blev i 1863 afløst i embedet af søløjtnant Carl Sophus Dorph, der var født i 1835, men døde efter kun ti dage på posten som havnemester. I hans sted ansattes hans jævnaldrende kollega Victor Hansen,<sup>23</sup> der varetog bestillingen i et par måneder, indtil han kunne afløses af søløjtnant Nicolai Jacobsen.<sup>24</sup> Denne, som var født i 1834, blev allerede i 1866 afløst på posten af den ældre kaptajnløjtnant Anthon Rudolph Hedemann, født 1816.<sup>25</sup> Også han sad imidlertid kun ganske kortvarigt i embedet som havnemester, idet han allerede i 1868 blev erstattet af den unge velanskrevne skibsfører Chr. Leigh, der var født omkring 1835, og som blandt andet var kaptajn på

Jacob Holms store vestindiefregat NEPTUNUS.<sup>26</sup>

Den sidste havnemester i Charlotte Amalie var Theodor Wilhelm Conrad Kruse, der var født i 1845, og som konstitueredes i stillingen i 1882 efter at have været på Sankt Thomas helt tilbage fra 1868 og havneassistent siden 1871. Ikke før i 1907 modtog han egentlig udnævnelse som havnemester. Kruse lagde hele sin karriere i havnens administration, idet han blev siddende lige til øernes overdragelse til amerikanerne i 1917. I hele sin embedsperiode havde Kruse glimrende styr på alt i havnen – både hvad angik folk og materiel. Ved øernes salg i 1917 havde han arbejdet i havnekontoret i mindst 45 år. Efter salget rejste han til Danmark, hvor han døde i 1927.<sup>27</sup>

I hele den lange periode fra 1854 til 1907 havde Finansministeriet holdt embedet som havnemester besat ved konstitution. På denne måde sparede man en smule på lønudgiften, idet den normerede årsløn var sat til 2.000 dollars, medens den konstituerede havnemester kun modtog 1.200 dollars. I de første år af 1900-tallet var staben også normeret med to havneassistenter, men kun den ene af disse stillinger var besat, da de bevilgende myndigheder ikke syntes, der var arbejde nok til to assistenter. Her sparede man altså en løn på 600 dollars om året.<sup>28</sup>

I forbindelse med de organisatoriske ændringer på havnen fra 1907 ansatte man en teoretisk og praktisk uddannet havneingeniør til at bistå havnemesteren og havneadministrationen i det hele taget. Samtidig besatte man langt om længe også stillingen

som anden havneassistent, blandt andet fordi både havnemester Kruse og havneassistent Fischer var blevet ældre mænd af svagt helbred og med mange embedsforretninger, og da man i høj grad manglede en person, som kunne fungere som lods i havnen.<sup>29</sup>

Medens myndighederne således fra 1854 fratog havnemesteren en del af hans meget store indkomster, lod man ham til gengæld beholde den imponerende uniform. Såfremt han ikke var søofficer – og altså kunne bære officersuniformen – måtte han anlægge følgende daglige uniform: Frakke af mørkeblåt klæde med opstående krave, hvorpå to guldtressede knaphuller; opslag uden distinktion; to rader gule ankerknapper; benklæder af blå klæde eller hvidt lærred; klædeshue af samme farve som frakken, med kokarde og en – forskellige fra den som anvendes til militærdistinktion – bred guldtresse under kokarden. Hans gallauniform var endnu flottere: Kjole af mørkeblåt klæde med opstående krave, hvorpå et guldbroderet anker på hver side; opslag med guldgalon; en rad gule ankerknapper og hvidt underfor; benklæder af mørkeblåt klæde med smal guldtresse; hvid vest med en rad gule ankerknapper; trekantet hat med kokarde, guldkrampe og kordoner; kårde med civil port d'epée. Havnemesterens assistent bar en næsten lige så fin uniform.<sup>30</sup>

Hensigten med disse uniformer synes snarere at have været at gøre indtryk på de fremmede skibsførere med flere end at sikre komforten for de stakkels embedsmænd, som var tvunget til at bære unifor-

merne i det tropiske klima. I 1882 tillod man dog et lille skridt i retning af bekvemmeligheden, idet det i daglig tjeneste blev tilladt havnemesteren at bære en jakke af mørkeblåt klæde med nedfaldende krave og to rader gule ankerknapper samt en ærmedistinktion af tre smalle guldtresser, forskellige fra de til militært brug fastsatte og uden sløjfe.<sup>31</sup>

Hvilket indtryk disse ydre tegn gjorde på en førstegangsbesøgende får man et godt indtryk af gennem journalisten Henrik Cavlings levende beskrivelse fra 1894 af sin ankomst ombord på den tyske damper BAVARIA.<sup>32</sup> »Undervejs ind i havnen ser vi fra damperen en elegant orlogschalup, hvori fire fede, pragtfuldt uniformerede negre betjener årerne. Ved roret, ombølget af et splitflag, sidder der en elegant embedsmand, som vi tror er guvernøren. Det viser sig imidlertid at være den lokale lods, hr. Christiansen, der skal føre os i havn. Vi standser og lader lodsens gå ombord, og damperen slår på ny et slag med skruen, da vi ser endnu en elegant monteret båd, ligeledes med smukt uniformerede negre og et kostbart splitflag. Den civile gentleman ved roret er byens havnemester, der er ude for at trække frisk luft. I forbigående tilkaster han os et oplivende bonmot. Så lægger vi til ved en af kulpladserne, og der nærmer sig en tredie, noget mindre elegant udstyret båd, hvorfra der også vajer splitflag. I båden sidder karantænelægen, dr. Mortensen«.

Nederst i havnens hierarki var havnearbejderne, de såkaldte sjovere. Såfremt de ønskede beskæftigelse i Sankt Thomas, måtte de underlægge sig myndighedernes

bestemmelser og skulle ligefrem have en polititilladelse. Denne skulle fornyes hver tredje måned. Dog behøvedes en sådan ikke, hvis man udelukkende var beskæftiget som kulbærer. »Enhver [anden] sjover skal for at være kendelig, bære på armen eller hatten et messingskilt, forsynet med hans nummer og årstallet for tilladelsen, hvilket leveres ham af politiet. Han er berettiget til at komme overens med arbejdsgiveren om lønnen for sit arbejde, men er der ingen aftale truffen, skal 1 dollar for en dags arbejde i land og 1 dollar 25 cents for en dags arbejde ombord i et skib i havnen – tillige med fri befordring til og fra skibet – anses som lovlig betaling«. Således sagde paragraf 2 i anordning af 3. august 1872 om sjovervæsenet på Sankt Thomas.<sup>33</sup>

Dette danske system fungerede tilsyneladende relativt godt. I hvert fald var mange skibsførere så tilfredse med sjoverne fra Charlotte Amalie, at de ofte tog dem med sig ombord på de videre rejser rundt i Caribien, indtil de satte dem af igen i den danske havn ved rejsens slutning.

#### *Havnens fartøjer*

Havnen i Sankt Thomas rådede gennem tiderne over en række store og små, mere eller mindre specielle fartøjer.

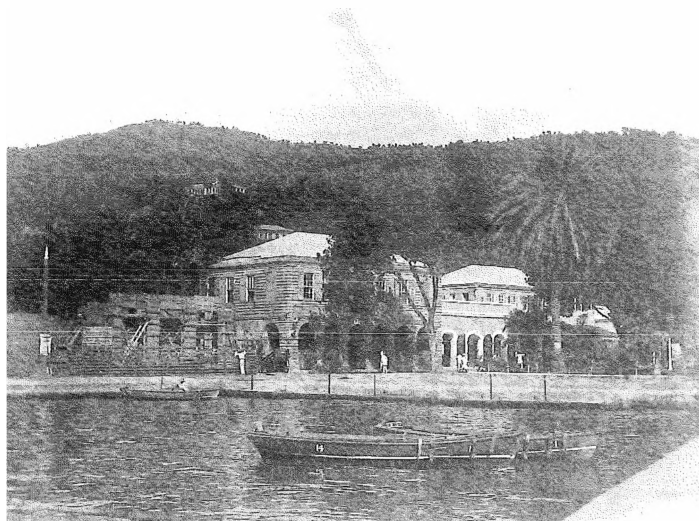
Havnemesteren holdt alle færgebåde og bumbåde under nøje opsyn. Sankt Thomas var berømt for sin glimrende bådteneste, som sørgede for al transport mellem land og skibene, der lå for anker i havnen. En snes privatejede robåde havde autorisation til denne opgave: tolv tomandsbåde og otte enkeltmandsbåde. Indtil slaveriets ophæ-

velse på de tre danske øer i 1848 var bådene bemandede med befarne og tilforladelige neger-slaver. Disse skulle altid om venstre arm bære en rund blik- eller messingplade med fartøjets autorisationsnummer. Kort efter emancipationen blev armringerne imidlertid afskaffet, og i stedet blev bådne-gerne gjort let kendelige ved huebånd med indskriften »Sankt Thomas H. M.« – som tegn på, at folkene var under havnemesterens opsyn og ansvar.<sup>34</sup>

Bådene skulle være til tjeneste hver af ugens syv dage fra klokken 6 om morgenen til klokken 7 om aftenen. Bådtaksterne var nøje fastlagt.

Således kostede det 1 dollar fra 1807 at blive færget i en tomandsbåd fra Kongeværftet ved fortet i centrum af byen til en af batteripynterne ved havnemundingen, men prisen var kun 0,64 dollar for samme tur i en noget langsommere roet enmandsbåd. En kortere tur fra Værftet til Prince Rupert eller Careen Hole kostede 50 cents med to mand ved årerne og 35 cents med kun en roer.

Når den rejsende skulle transporteres tilbage, kostede dette kun det halve, hvis man benyttede samme båd som på udturen – men vel at mærke kun hvis den ikke skulle vente mere end en time derpå. De tomandsbetjente færgebåde kunne medtage op til tre passagerer »tillige med deres kufferter, køje og rejseklæder«, men de enmandsbetjente måtte kun tage to passagerer med bagage. I 1880 var taksterne reduceret mærkbart, så det kun kostede 14 cents at blive færget fra Værftet til en damper i havnen. Priserne var malet klart synlige på hver båds agterste tofte.<sup>35</sup>



Havne- og lodsvæsenet rådede nødvendigvis også selv over et antal egne fartøjer til transport rundt i og udenfor havnen. I 1908 drejede det sig således om: en gig på 25 fods længde, to lodsbåde, en gig på 19 fod og endelig en mindre båd. Af tilbehør disponerede man i bådehuset blandt meget andet over en masse årer, bådshager, solsejl, bådsejl, flag og så videre.<sup>36</sup>

Det eleganteste fartøj, som sorterede under havnemesteren, var guvernørens gig. I slutningen af den danske tid var den et særdeles fornemt fartøj, bemanded med sluproere, klædt helt i hvidt og med lyseblå kraver. Når guvernøren var passager i gigen, førte den et lille dansk flag forude og et stort agter.

Et af de længst benyttede kan tjene som eksempel på havnens grovere arbejdsfartøjer. Der var i dette tilfælde tale om en bugserdamper, som byggedes i 1864 hos Baumgarten & Burmeister i København for

Inderst i havnen ved Kongeværftet lå færgebådene parat. De var alle forsynet med tydelige autorisationsnumre. Midt i billedet ses toldboden med den praktiske overdækkede buegang foran.

(Handels- og Søfartsmuseet)

*Furthest in inside the harbour at Kongeværftet the ferry boats lay ready. All of them had clear authorisation numbers attached to them. In the middle of the picture is the customs house with the practical covered archway in front.*

(DMM)

Finansministeriets regning, og som var bestemt til brug i Sankt Thomas havn.<sup>37</sup> Det var et moderne fartøj af jern og forsynet med skrue i stedet for de efterhånden gammeldags skovlhjul. Dens vertikale compoundmaskine udviklede 35 hestekræfter, hvilket i godt vejr kunne give båden en hastighed af otte eller ni knob. Dog var fartøjet ganske tidstypisk også udstyret med to master og en fuld skonnertrig, så man under passende omstændigheder kunne gå for sejl alene og derved spare på de altid knappe og dyre kul. Dette var bydende nødvendigt, thi kullasten kunne kun rumme kul til 18 timer for fuld damp. Slæbebådens skrog var 90 fod langt, havde en bredde af 16 fod og stak 6 fod 9 tommer. Tonnagen var 60 bruttoregistertons. Prisen for hele herligheden var 15.000 rigsdaler.

Chef ombord på damperen blev skibsfører M. Lauritzen, og til førstemaskeimester udnævntes Ferdinand Lau, der var udlært maskinarbejder og fra 1860 havde været maskinmester på hjuldampere FREDERIK DEN SYVENDE i fart på Roskilde Fjord. Udover de to chefer bestod slæbebå-

dens besætning af en andenmaskinmester og to fyrbødere.<sup>38</sup>

Umiddelbart efter afleveringen fra værftet den 28. juni 1864 blev bugserdamperen rekvireret af orlogsflåden og i juli og august benyttet i krigen mod tyskerne.

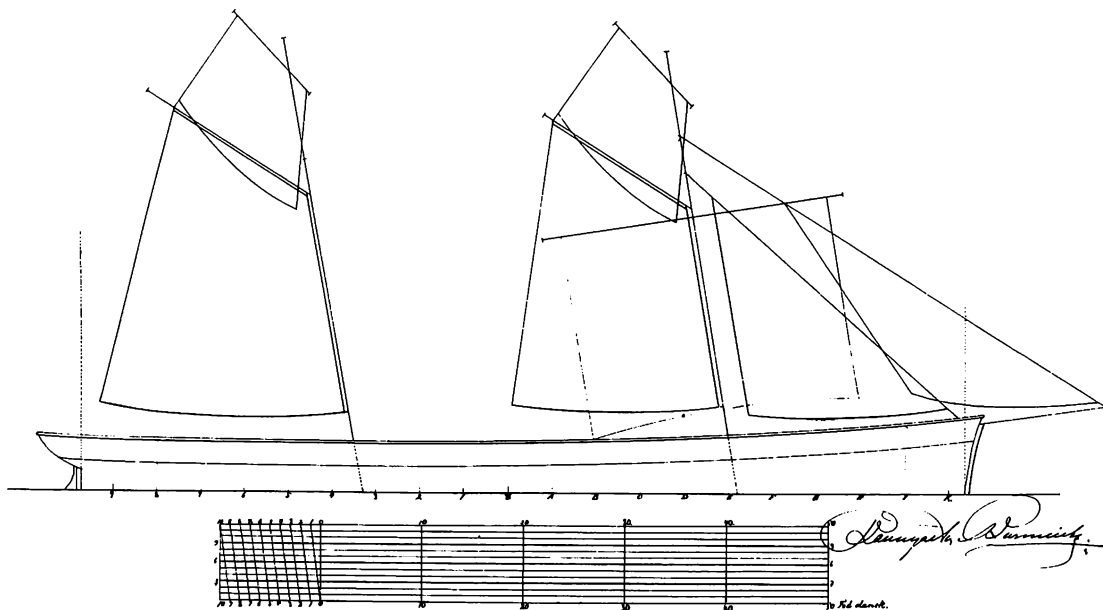
Efter fredsslutningen afsejlede skibet mod Vestindien, som det hele tiden havde været meningen. Man afgik fra København den 31. august 1864, men modvind og hård sø tvang den lille damper ind til Lillesand, hvor man lå et par døgn. Natten efter afsejlingen fra den norske havn ramtes man af en byge, som brækkede toppen på stormasten. Man måtte så påny søge nødhavn, denne gang i Harwich, hvor en ny mast og rig blev isat i løbet af to døgn. Kaptajn Lauritzen benyttede denne lejlighed til også at fylde op med ½ ton kul og til at proviantere. Fra England fortsatte man gennem Kanalen og videre til Lissabon, hvor skibet lå fra den 22. til 29. september og blandt andet fik 20 tons kul ombord. Næste planmæssige stop var i Funchal på Madeira, hvor man kortvarigt ankrede op den 28. september fra klokken 11 om formiddagen til klokken 9 om aftenen. Her tog man vand, forfriskninger og 11 tons kul ombord, inden turen gik tværs over Atlanten. Da den lille bugserdamper nu havde næsten vindstille de fleste døgn, lod Lauritzen maskinen sætte dampen op og gik for halv kraft indtil den 16. oktober, hvor han kun havde 9 tønder kul og lidt vand tilbage. De næste to uger kæmpede man sig frem i flodvind, indtil damperen endelig kunne kaste anker i havnen på den caraibiske ø Antigua den 30. oktober om morgenen. Efter at

have taget det nødvendige vand og kul ombord fortsatte man klokken 4 eftermiddag mod Sankt Thomas. Her ankom man til havnen den næste dag klokken 5 eftermiddag.

Kulforbruget havde vist sig at være knap 1 dansk tønde i timen, hvorved Baumgarten & Burmeister havde overholdt de i byggekontrakten opstillede mål.<sup>39</sup> Man må også sige, at skibsfører Lauritzen havde klaret sin opgave på bedste vis, idet han i tidvis ganske hårdt vejr havde sørget for at få sit lille fartøj over Atlanten i god behold, skønt det ikke var særlig sødygtigt og knap nok kunne rumme tilstrækkelige mængder af kul og vand til at krydse oceanet.

Den energiske bestyrer af havneforbedringsarbejderne, premierløjtnant C. F. T. Zeilau, foreslog lidt uinspireret i 1864, at den nye damper skulle kaldes SANKT THOMAS – eller snarere SANKT THOMAS TUG, da et af Royal Mail's skibe allerede bar det første af navnene.<sup>40</sup> I stedet valgte Finansministeriet at kalde fartøjet VICEGUVERNØR BERG, idet man opkaldte det efter Hans Henrik Berg, som havde været en meget vellidt embedsmand i Dansk Vestindien i et halvt hundrede år, men som netop var død.

Allerede i løbet af det første par måneder efter sin ankomst til Vestindien viste VICEGUVERNØR BERG sin berettigelse både i og udenfor havnen. Således hjalp det en engelsk brig af grunden på Anegada, hvorved man tjente 1.000 dollars, og man assisterede ved Sombrero, Crab Island og to gange på Sankt Croix.<sup>41</sup> Bugserfartøjet overlevede adskillige orkaner og gjorde god og uafbrudt fyldest i og ved havnen – tidvis blandt andet som passager- og fragtdamper mel-



Skruedamperen VICEGUVERNØR BERG havde jernskrog og var hækbygget med rundt spejl. Typisk for sin tid var bugserdamperen udstyret med sejl til supplement af maskinkraften. Sejltegnning fra Baumgarten & Burmeister 1863, hvor fartøjet blev bygget.  
(Rigsarkivet)

*The screw steamer VICEGUVERNØR BERG had an iron hull and was stern built with a round stern. Typical for its time the steam tug was fitted with sail as a supplement to its engine power. Sail drawing from Baumgarten & Burmeister 1863, where the vessel was built.  
(The National Records Office)*

lem Sankt Thomas og Sankt Croix – indtil det blev ophugget i 1883.

På denne vigtige rute havde den afløst den smukke lille skruedamper CLARA ROTHE, som ejedes af handelshuset George Nunes på Sankt Thomas. Meget senere kom ØK's elegante motorskonnert VIKING til at gå to gange ugentligt mellem øerne med post og passagerer og lidt fragt. Dette smukke og velindrettede skib var bygget i

1905 i København, og fra året efter gik det i hurtig og meget påskønnet pendulfart mellem Sankt Thomas og Sankt Croix. VIKING strandede imidlertid i 1912 på et af de mange skær ved Sankt Thomas' kyst og måtte sendes hjem til Danmark. Det afløstes i 1913 af samme kompagnis motorskonnert DANNEBROG, som opbrændte allerede i 1915.<sup>42</sup>

Det almindeligste transportmiddel mel-

lem øerne var og blev dog sejlkonnerterne. Den mest bekendte og længst tjenende blandt disse var den såkaldte guvernementsskonnert VIGILANT.<sup>43</sup> Den var efter sigende en ussel gammel sørøverskonnert. Fartøjet havde 9 mands besætning og kunne tage op til 30 passagerer foruden post og lidt fragt. Da Henrik Cavling i 1894 så skonnerten, påstod han, at den var »så mør, at man må træde forsigtigt for ikke at sætte benene igennem den«. <sup>44</sup>

Rejsen mellem Sankt Thomas og Sankt Thomas kunne en hurtigsejler gøre på 4½ time for sejl alene, men overfarten kunne også vare adskillige døgn, hvis vind og strøm drillede.

#### *Fyr med mere*

Et godt stykke ind i 1800-tallet klarede havnen sig uden anduvnings- eller ledefyr. Som vi har set, var det ikke meningen, at fremmede skulle anløbe i mørke, hvilket skibsførerne da heller ikke ønskede under normale omstændigheder, hvor man blot kunne vente til daggry og da søge risikofrit ind.

Efterhånden følte både borgere og myndigheder dog et påtrængende behov for at få installeret et fyr. Og det endte med, at man i marts 1844 for første gang kunne tænde det helt nye lygtefyr på Mühlenfels Point, som er den østlige huk ved havnemundingen.<sup>45</sup> På det derværende batteri opførte man et tårn, hvis top var 92 fod over havets overflade. Fyret var fra begyndelsen forsynet med fine røde glasruder ud mod havet, men de erstattedes allerede i december samme år med helt klare glas, som gav lyset en længere rækkevidde.

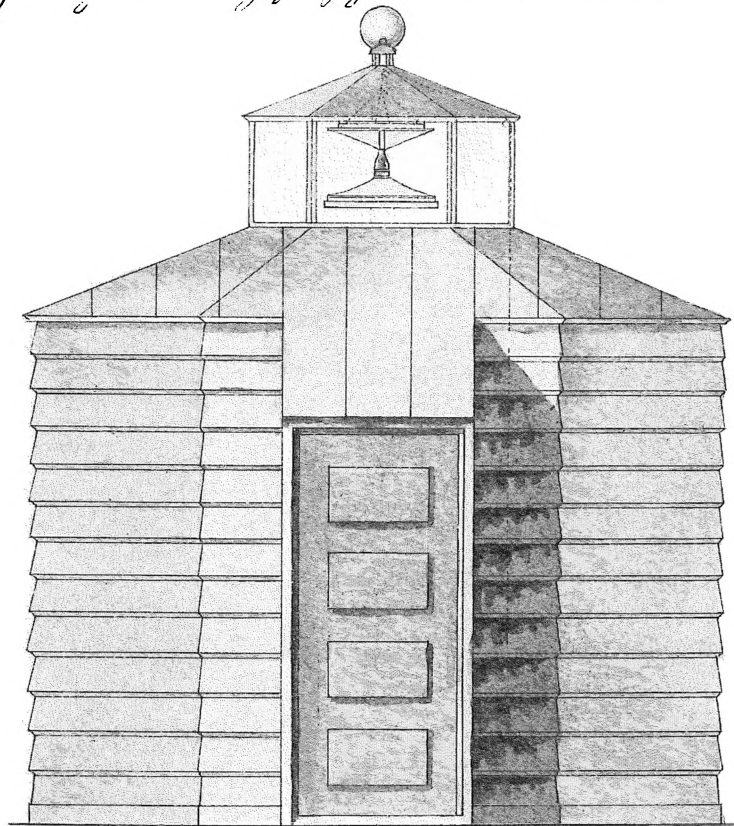
I 1867 blev fyret imidlertid næsten helt ødelagt i orkanen den 29. oktober, så man erstattede det med et midlertidigt arrangement, hvis hovedbestanddel var en stor lanterne fra et britisk skib, som var sunket i selve havnen under uvejrets rasen. Det kan ikke undre, at de engelske postdampere gentagne gange klagede over, at dette fyr var alt for svagt.<sup>46</sup>

Et ordentligt dioptisk fyr blev ikke indrettet på Mühlenfels Point før i 1872. Dette nye fyr var placeret 115 fod over havoverfladen, og det havde et fast hvidt lys af femte klasse, så det kunne øjnes i en afstand af 12 sømil.<sup>47</sup>

I 1873 så man sig derfor parat til at indføre oprævning af fyrpenge, efter at kolonialrådets indstilling havde fået kongens underskrift og var blevet til anordning af 4. januar 1873.<sup>48</sup> Dennes første paragraf lød: »Alle skibe på 50 tons og derover skulle, hver gang de anløber Sankt Thomæ havn, erlægge fyrafgift af en fjerdedel cent vestindisk mønt per registerton af hvert skibs drægtighed, hvilken afgift bliver at indbetale på Sankt Thomas toldkammer samtidig med de øvrige skibet påhvilende afgifter. Fritagne for bemeldte afgift er skibe i regelmæssig fart mellem de dansk-vestindiske øer«. Ved anordning af 14. september 1877 blev fyrpengene sat op til det dobbelte beløb.<sup>49</sup>

Efterhånden blev det faste fyr fra 1873 for utidssvarende, da både trafikken tiltog i intensitet, og skibene voksede i størrelse. Man så sig derfor nødsaget til at afskaffe fyrpengene igen i 1893.<sup>50</sup> En medvirkende årsag hertil var, at de samlede udgifter, som

# Tejning af et Lygtefyre ved Indløbet ved St. Thomas



Lampefyret på Mühlenfels Point var opført i 1844. Den fine sekskantede træbygning var godt tre meter høj.  
(Rigsarkivet)

*The lamp light on Mühlenfels Point was erected in 1844. The elegant hexagonal wooden building was over three metres tall.  
(The National Records Office)*

anløbende fartøjer måtte erlægge i Sankt Thomas, med tiden havde nået samme eller højere niveau, end afgifterne havde i konkurrerende caraimiske havne.

Da premierløjtnant E. Jessen fra orlogsskonnerten INGOLF i 1906 opmålte Sankt

Thomas havn, og Søkortarkivet året efter udgav et nyt detaljeret kort over havnen i målestoksforholdet 1:6.000, var fyret på Mühlenfels Point angivet med en synsvidde på 12 sømil. Desuden var der anbragt koste med forskellige topbetegnelser på Scorpi-



Farvandsfyret på Buck Island 4 sømil sydøst for Sankt Thomas havn kom på tegnebrædtet i 1913 og blev sat i drift i 1916. Fyret hjalp ankommende skibe til at finde sikkert frem til havnen.

(Handels- og Søfartsmuseet)

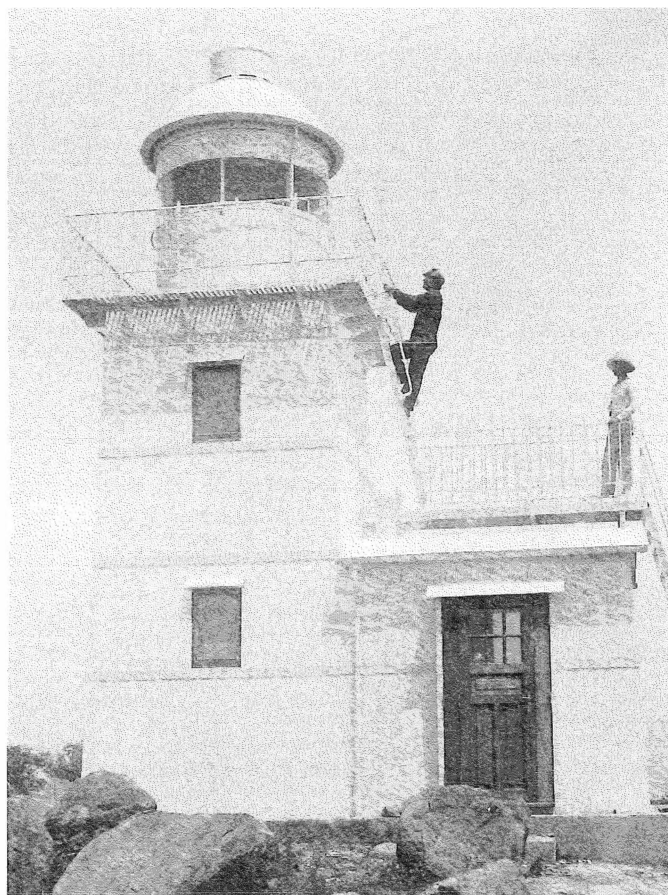
*The fairway light on Buck Island about 4 nautical miles south-east of St. Thomas' harbour was put on the drawing board in 1913 and was taken into use in 1916. The light helped arriving ships to enter the harbour safely.*

(DMM)

on Rock og Rhode Bank samt en båke på Rupert Rock. Sammen med en grøn og en rød gaslygte ved fortet og Kongeværftet skulle de sikre en sikker indsejling til selve havnebassinet.

Den tidligere fyrinspektør og i 1910-1911 chef for INGOLF på dennes togt til Vestindien, C. Carstensen, var meget lidt imponeret af disse forhold. Han udtalte, at fyret på Mühlenfels Point slet ikke kunne ses langt nok væk til at fungere som anduvningsfyre, og de to gaslygter kunne kun tjene som belysning ved selve landstigningen på Kongeværftet, ikke som ledefyre. Carstensen konkluderede, at »havnens fyrvæsen står langt under, hvad man med billighed kan fordrer i en så udmærket havn, og kommer ikke engang på højde med en by som Køge«. <sup>51</sup>

I 1912 blev fyret på Mühlenfels Point ombygget til et meget stærkere lysende blinkfyre, som kunne tjene som egentligt anduvningsfyre for havnen. Marineministeriets fyrdirektorat stillede for en rimelig betaling et gammelt fyrapparat (et kombineret spejl- og linseapparat) fra Vejrhøj til rådighed for Sankt Thomas havneråd, idet direkto-



ratet dog syrligt bemærkede, at under fyrets udskiftning »kan der som midlertidigt fyre anbringes en af stationsskibets ankerlanterner, der vist lyser lige så godt som fyret i dets nuværende tilstand«. Hovedfyret suppleredes af to faste røde ledefyre i bakkerne bag havnen. Med disse over ét førtes ankommende fartøjer først sikkert øst om Scorpion Rock, derpå vest om Rupert Rock og derfra ind i selve havnebassinet. Ledefyrene kunne ses på 10 sø-

miles afstand, og anduvningsfyret, der gav et blink hvert femtende sekund, var synligt meget længere til søs.<sup>52</sup>

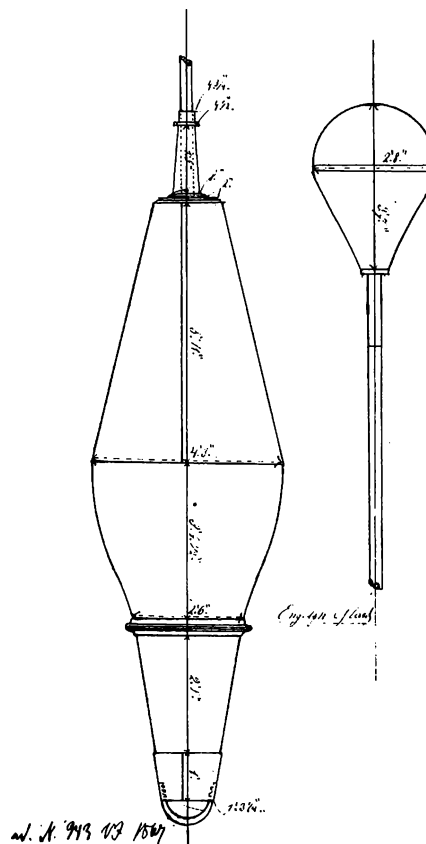
I august 1916 etablerede man også et fyrtårn på Buck Island, halvanden sømil fra kysten af Sankt Thomas. Ved samme lejlighed fandt man det bedst at ændre fyret på Mühlentfels Point til at vise fast grønt lys, så de søfarende ikke kom til at forveksle de to fyr. Synsvidden for det moderne blinkfyrtårn, der viste tre lyn hvert tyvende sekund, var hele 17½ sømil. På Buck Islands højeste punkt byggede man nemlig et 9 meter højt hvidt firkantet tårn, så flammehøjden blev 38 meter over havet. Øverst på tårnet var en kuppelformet lanterne, hvori det moderne acetylenfyrtårn var anbragt. I en lille tilbygning ved tårnets fod opbevarede man de store trykbeholdere med acetylen.<sup>53</sup>

#### *Anden afmærkning og bøjer*

Af havnens forskellige øvrige faciliteter skal kun nævnes forskellige navigationsafmærkninger og indretninger til hjælp ved varping og fortøjning.

Allerede i 1802 udkastede man detaljerede planer for anlæggelse af et anseligt antal ringe langs vandkanten og en forsvarlig ankerbøje midt ude i havnebassinet – alt sammen til at varpe og fortøje ved. Ankerbøjen var af fyrretræ og beklædt med jernplader; dens dimensioner var 8 fod i diameter og 4 fod i højden, medens selve den solide jernring deri var 18 tommer i diameter. Da søofficeren Nicolai Jacobsen blev havnemester i 1863, gjorde han rede for planernes videre skæbne.<sup>54</sup>

I 1806 placerede man en afmærkningsbøje på Scorpion Rock. En anden anbragte



Mærkebøje leveret til Sankt Thomas havn fra Danmark i 1867. Den spidse tønde af jern var knap fire meter lang, medens ballonen på toppen af den høje stang var i kurveflet, rødmalet og en meter i diameter.

(Rigsarkivet)

*Marker buoy delivered to St. Thomas harbour from Denmark in 1867. The pointed barrel made of iron was almost four metres in length, while the cage at the top of the high pole was made of wickerwork, painted red and had a diameter of one metre.*

(The National Records Office)

man på Mühlenfels Point Knoll i 1851, men den rev sig løs og drev væk allerede efter et år, og den var aldrig blevet erstattet af en ny afmærkning. Samme kummerlige skæbne var overgået en bøje ved Prince Rupert Rock, hvor dog en båke var blevet rejst i stedet i 1853.

I det energiske år 1806 var der blevet udlagt to store varpebøjer ude ved Rupert Rock samt to inde i Longbay. Alle fire var imidlertid forsvundet længe inden 1863. En ring til at forhale ved nær Fort Christian inderst i havnen havde siddet der fra 1841, medens en tilhørende stor varpebøje af jern, som var anbragt tæt ved allerede i 1833, var blevet udskiftet adskillige gange siden da. Endelig var der kun to af de fra 1824 oprindelige tre fortøjningsankre, som fyrré år senere stadig var på plads og i orden ved Orkanhullet i det nordvestre hjørne af havnebassinet.

Så sent som i 1915 sørgede havnemester Kruse for at få anbragt en række nye og meget kraftige fortøjningsbøjer, hvis ankre var så store (6.000 pund), at de ikke som planlagt kunne nedgraves af dykkere, men måtte ordnes ved hjælp af Monberg, Saabye & Lerches uddybningsskib SANKT HILDA, der alligevel var på stedet.<sup>55</sup>

#### *Lodstjeneste*

Havnemesteren havde en eller to assistenter, som blandt andet ydede lodsassistance til skibe, der skulle ind i eller ud af havnen. Lodserne præjede alle anløbende skibe et stykke uden for havnen, men det var frivilligt for skibsførerne, om de ville benytte lods. Havnemester Nicolai Jacobsen opgjorde, at i 1863 og 1864 tog godt og vel en

trediedel af alle ankommende større fartøjer havnens lods ombord.<sup>56</sup>

Lodspengene beløb sig i begyndelsen af 1880'erne for sejlskibe på mellem 18 og 22 fods længde til 14 dollars for lodsning ind og 10,50 dollars for lodsning ud af havnen. Dampbåde på mellem 16 og 20 fods længde betalte derimod 16 dollars både på vejen ind og ud. Ved nattetide var lodstaksterne de dobbelte af de nævnte takster, der gjaldt om dagen. De rutedampere, som anløb Sankt Thomas regelmæssigt, havde en særlig betalingsordning.

Assistance ved varpning og forhaling i havnen kostede, såfremt havnemesterens folk skulle i sving dermed, det samme som betalingen for lodsning ud af havnen. For assistance ved fortøjning af fartøjer betalte man halvt så meget som for varpning.<sup>57</sup>

Det viste sig imidlertid inden længe, at disse takster var alt for høje, så havnens brugere beklagede sig derover. Derfor blev al betaling for lodsning, varpning i havnen og fortøjning af fartøjer praktisk talt halveret fra den 1. december 1885 at regne.<sup>58</sup>

Med hensyn til sikring af sejladsen kan det tilføjes, at myndighederne ved kongelig anordning af 17. maj 1873 udstrakte de almindelige danske søvejsregler samt bestemmelser om lanterneføring og tågesignaler af 1867 til også at gælde i Dansk Vestindien.<sup>59</sup>

Som et åbenbart nødvendigt tillæg til det almindelige reglement af 5. marts 1908 for Sankt Thomas havn så man sig den 24. august 1916 nødsaget til at kundgøre hvilke regler, der skulle overholdes af alle former for fartøjer i havnen, for så vidt angik lanterneføring. Dette skønnedes nødven-

digt, da der på denne tid var henved 250 lægtene, vandbåde og robåde i havnen. Hertil kom naturligvis enkelte damp- og motorbåde samt sejlbåde.<sup>60</sup>

### *Uddybning*

I havnen er der kun 1 fod tidevand. Derfor havde man indtil midten af 1800-tallet altid fundet den naturlige dybde på 28 fod i havneindløbet fuldt tilfredsstillende. Til alles overraskelse fandt en britisk opmålings-skonnert i forbindelse med sine hydrografiske undersøgelser i Vestindien i 1851 ud af, at der lige midt i indløbet befandt sig et par koralklipper, som betød, at dybden på det sted kun var 20½ fod ved lavvande. Netop på samme tid begyndte man i England til den transatlantiske rutefart at bygge dampskibe, hvis dybgående var øget til 21 eller 22 fod. Således kom de nyopdagede undersøiske klipper straks til at udgøre et problem for en vigtig del af søfarten.

Havnemesteren udlagde derfor først af alt en mærkeboje forsynet med vager på stedet, og til midlertidig vejledning om natten opsatte man tre lanterner med kulørte glas på Prins Frederiks batteri og selve fortets bastion.<sup>61</sup> Ret snart efter blev de to klipper sprængt bort.

Man blev imidlertid ved med at opdage nye undersøiske klipper i eller ved indsejlingen til havnen. Således måtte havnemesteren, Thomas Andreas Kjær, for eksempel den 15. maj 1862 bekendtgøre følgende på tryk på både dansk og engelsk:<sup>62</sup> »Søfarende underrettes herved om, at der 17 fod under havfladen findes en koral-klippe 1.000 fod syd for den sydvestligste af Triangleerne ved indløbet til St. Thomæ

havn. Dens største udstrækning er 200 fod. Den findes ikke aflagt i de nyeste søkort. Løbet mellem Buck Island og Mühlenfeldts Pynt anses ikke sikkert for større skibe«.

Skibsfarten på Sankt Thomas blev imidlertid af de britiske myndigheder betragtet som så vigtig, at Admiralitetets hydrografiske afdeling allerede så tidligt som den 10. marts 1860 havde udsendt en meget mere detaljeret bekendtgørelse om samme problem.<sup>63</sup>

Alvorligere end de forholdsvis let afhjulpne problemer med undersøiske skær var de generelle dybdeforhold i selve havnebassinet. Havnens areal var omkring 160 hektar, og dens største naturlige dybde lå på cirka 36 fod. Men uheldigvis formindskedes vanddybden langsomt, men sikkert. De danske myndigheder på stedet var meget opmærksomme på og bekymrede over dette snigende problem, idet man havde målt, at den gennemsnitlige dybde var reduceret fra 19,8 fod i 1815 til 18,3 fod i 1851.

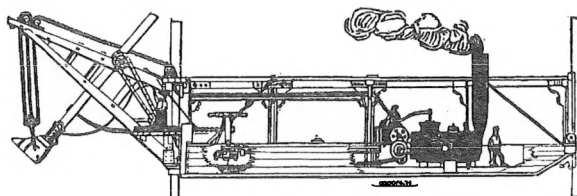
Behovet for uddybning betød, at der skulle opgraves og fjernes mere end 1,1 millioner kubikfod materiale fra bunden af havnebassinet. Men uddybning til bare 24 fod overalt i havnen var et meget stort ingeniørprojekt ved midten af 1800-tallet, selv ved anvendelse af en moderne dampdrevet muddermaskine. En af de modeller, der var på markedet, blev fremstillet af det amerikanske firma Carmichael & Osgood. Denne maskine kunne afgrave og fjerne 80.000 kubikfod i løbet af et år, men den kostede også så meget som 25.000 dollars at anskaffe samt 16.000 dollars i årlig drift.

Direktøren for det store britiske Royal Mail Steam Packet Companys caraibiske

ad B. F. 11/11  
 John & Co. Bayport on the Hudson River at  
 St. Thomas Town - New York 10 April 1856.

# CARMICHAEL & OSGOOD'S

W. H. H. 1856.  
 J. C. ad N. 13  
 1860.  
 ad Th. 16  
 1861.



## PATENT UNDER WATER EXCAVATOR.

Sir:— This circular is forwarded to you for the purpose of calling your attention (and through you that of your friends,) to the "CARMICHAEL & OSGOOD PATENT" Steam and Horse Power Land and Under Water Excavators, of which I am the proprietor and manufacturer.

This Patent was obtained the 8th day of May, 1846, since which time there has been manufactured and put in operation upwards of 100 of these machines, varying in cost from 2,500 to 45,000 dollars, and varying in capacity to excavate from 25 to 100 cubic yards per hour. It is confidently believed by the subscriber that these machines are better adapted for both land and under water excavation, than any others of the numerous kinds now in use. They are so constructed that the material, after being excavated, can be raised by the machinery and swung to and deposited upon boats, docks, wagons, carts, or cars along side of the machine, all of which can be operated by three men, or by two men and a boy, or a "strong minded woman." They are also well calculated for raising "snags," stones and sunken boats, and for pulling piles and stumps, and for tearing out old docks, &c., and with a small additional expense, can be made capable of driving piles. Machines of this Patent are in operation in the U. S. Navy Yards in Washington, D. C., Alexandria and Norfolk, Va., Pensacola, Fla., Brooklyn, N. Y., and Portsmouth, N. H., and are on the Western, Middle and Eastern divisions of the New York State Canals. They have also been selected by the Commissioners of Public Works in Canada, for their works, and are in operation in South America, the West Indies, and in nearly every State of this Union. The cost of operating one of these machines is believed to be much less, in proportion to the number of yards they are capable of excavating in a given time, than any other kind of machines yet invented, and it is asserted, without fear of contradiction, that they are capable of excavating a harder material than any other Under Water Excavator in the U. S. For the purpose of "bottoming out" old canals, excavating for new ones, clearing channels of "snags," loose stones, and for deepening channels, or excavating for Railroads, &c., they have no superior. As the machinery is less complicated than most other machines, it is easier kept in repair, less liable to breaks, and readilier managed, and consequently the operator is not so frequently subject to loss of time and expense of repairs. The size of the boat for the Under Water Excavators can be reduced so as to allow it to pass through locks on Canals, if desirable. The cars for the Land Excavators are in size 8x18 feet, with axletree and wheels so arranged that the wheels can be adjusted to fit any gauge Railroad, and can be driven at the rate of five miles an hour, with their own machinery. They are also so arranged that they can be easily taken apart for transportation, when necessary. The subscriber has yet to learn of one of his machines having failed to more than meet the

Reklame fra 1856 vedrørende en amerikansk patenteret gravemaskine. Den kunne anvendes både til lands og til vands, endda til gravning i ganske hårdt materiale, og var derfor meget benyttet i USA på den tid. (Rigsarkivet)

An advertisement from 1856 for an American patent-ed excavator. It could be used both on land and at sea, and could even manage quite hard material, which made it widely used in the USA at the time. (The National Records Office)

hovedkontor i Sankt Thomas, J. B. Cameron, mente i 1861, at man i løbet af den foregående halve snes år havde mistet omkring en fods vanddybde ved selskabets kajanlæg. Han påpegede overfor guvernør Hans Henrik Berg i en officiel henvendelse, at hvis ikke de ansvarlige danske myndigheder sørgede for at tage de nødvendige forholdsregler, ville selskabets store dampere ikke være i stand til at lægge ind ved kajen for at tage kul med videre ombord. »Næsten daglig kan jeg iagttage«, skrev direktøren, »hvordan større skibe grundstøder næsten midt i havnen eller i hvert fald rager på grund, så et spor af ophvirvlet mudder ses i deres kølvand. Dette er overordentlig farligt for skibene, da de kan risikere at ramme et anker og beskadige deres bund alvorligt«. <sup>64</sup>

Præcis samme dag skrev direktionen for Saint Thomas Marine Repairing Slip også til guvernøren om tre fartøjer, som indenfor det senest forudgående kvartal var grundstødt på forskellige steder i havnen. <sup>65</sup> Der var tale om et britisk skib på 523 tons, et amerikansk på 1.000 tons og det amerikansk indregistrerede skib EQUAL RIGHTS på 832 tons. Dette sidste løb under indsejling til Sankt Thomas på en mudderbanke nogenlunde i midten af bassinet, hvor fartøjet blev stående fast i et par døgn, inden det kunne bringes flot påny.

Også havnemester Thomas Andreas Kjær havde i flere år ment, at der var et påtrængende behov for omfattende uddybningsarbejder, og at man burde betjene sig af en dampdreven muddermaskine, som skulle kunne arbejde i en dybde af indtil 24 fod.

Kjær regnede med, at det ville være muligt at grave af til 10 fods dybde ved kajerne og i en afstand af 60 favne ud derfra, så skonerter og andre relativt små fartøjer kunne lægge direkte til kaj. I en zone mellem 60 og 120 favne fra kajerne skulle en vanddybde på mindst 14 fod sikres, så brigger og tilsvarende mellemstore fartøjer kunne ankre forholdsvis tæt på kajerne og let lose og laste gods ved hjælp af lægttere. Resten af havnebassinet burde uddybes til mindst 18 fod, hvilket ville være tilstrækkeligt til at modtage næsten alle øvrige skibe. De aller største dampere og dybest stikkende kulskibe måtte dog stadig tage til takke med at ankre længere borte, nemlig på de store dybder udenfor selve havnen i sikker afstand fra kysten og skærene. <sup>66</sup>

Endelig den 16. april 1862 vedtog Rigsdagen i København en lov om en hovedforbedring af havnen. <sup>67</sup> Herved bemyndigedes den vestindiske regering til »at lade udføre de arbejder, som er nødvendige til en hovedforbedring af Sankt Thomæ havn, indtil et beløb af 130.000 vestindiske dollars«. En femtedel af beløbet skulle udredes af Sankt Thomas kommune og resten fra det almindelige overskud af kolonien. Foreløbig regnede man dog ikke med, at der ville blive tale om et nettooverskud, så pengene måtte tages af statskassen.

Samme år udarbejdede premierløjtnant C. F. T. Zeilau en detaljeret plan, og Finansministeriet sluttede kontrakt med Baumgarten & Burmeister om bygning af en dampdreven muddermaskine, foruden tre selvtømmende pramme til at fjerne opgravet mudder og koralklippe. Prisen for muddermaskinen var 35.000 rigsdaler, medens



Uddybningsfartøjet SANKT HILDA var bygget 1902 i Skotland, men købtes 1913 af Saabye & Lerche sammen med N. C. Monberg til brug i Dansk Vestindien. Fartøjet var 165 fod langt, og de to compoundmaskiner udviklede tilsammen 650 HK.

(Rigsarkivet)

*The dredging vessel SANKT HILDA was built in 1902 in Scotland, but was purchased by Saabye & Lerche together with N. C. Monberg for use in the Danish West Indies. The vessel was 165 feet long and the two compound engines developed 650 horsepower combined.*

*(The National Records Office)*

prammene kostede 4.300 rigsdaler per styk.<sup>68</sup>

Selve muddermaskinen blev bygget i jern og fik en længde på 106 fod, en bredde på  $28\frac{1}{2}$  fod og et dybgående på  $4\frac{1}{2}$  fod. Spandekæden var forsynet med 26 stålførstærkede jernspande, som kunne nå ned til 24 fods vanddybde. Dampmaskinen var konstrueret af jern i aller bedste britiske kvali-

tet. Den var af højtrykstypen, ydede 30 hestekræfter og var placeret forrest i fartøjet. Dampen kom fra to cylindriske kedler, hver forsynet med 40 metalidrør af 3 tommers diameter. Foruden hovedmaskinen var fartøjet udstyret med en lille donkeykedel til brug ved kedlernes vandforsyning. Bunkerkapaciteten lå på 150 tønder kul. De tre hjælpesfartøjer var også af jern, og disse

selvtømmende førselspramme rummede 100 kubikyards hver. De var 80 fod lange, 20 fod brede og stak 4 fod i fuldt lastet tilstand – men kun 1 fod, når de var tomme. De bar blot de prosaiske betegnelser A, B og C. Både muddermaskinen, inklusive dampmaskinen, og prammene blev bygget og samlet på værftet i København. Efter prøvesejlads og godkendelse fra ministeriet blev alt skilt ad igen, sendt til Vestindien og samlet på ny i Sankt Thomas i 1864.

Året efter ankom en splinterny dykkerklokke, ligeledes bygget af Baumgarten & Burmeister efter Maillieferts princip.<sup>69</sup> Den kostede 2.300 rigsdaler iberegnet luftpumpe og 22.374 pund ballastjern. Selve jernklokken vejede 11.000 pund. I denne var det muligt for mennesker at arbejde i ned til 24 fods dybde under havoverfladen, men pladsen var meget trang: et kegleformet rum, som kun var 8 fod i diameter på det bredeste sted forned og 3 fod foroven, og højden i det snævre rum var kun 6 fod 5 tommer.

Fra 1865 til 1873 blev en række banker, rev og klipper i havnen sprængt eller gravet bort, så de store dampere kunne løbe ind uden fare for grundstødning. På samme tid fik det franske Compagnie Générale Transatlantique udgravet et løb til 22 fods dybde ind til selskabets værft i Longbay, så man kunne undgå som hidtil at skulle benytte pramning af kullene mellem værft og skib.

Resultatet af anstrengelserne var, at ved århundredskiftet var omkring en trediedel af havnebassinet sejlbart for skibe med op til 24 fods dybgående, medens lidt mindre end en femtedel af havnen kunne besejles

af skibe med en dybgang på indtil 30 fod. Dette betød, at Sankt Thomas i de første år af 1900-tallet kunne modtage en snes af den epokes atlantdampere i havnen på en gang.

Desuden gennemgravede man den lave landtange mellem halvøen Hassel Island og selve Sankt Thomas. Herved ønskede de lokale embedsmænd at sørge for bedre cirkulation og vandgennemstrømning i havnebassinet. Kanalen mellem havnen og ankerpladsen i Gregeriet mod vest blev færdig i 1866. Den var 16-18 fod bred og 5 fod dyb på det dybeste sted. Kanalen blev af folk fra orlogsskonnerten INGOLF udbedret 1909-1910, så ankerliggeren i Gregeriet kunne få lettere forbindelse til selve havnen ved hjælp af pramme og småfartøjer.<sup>70</sup>

Efter detaljerede undersøgelser og forslag i 1904 fra havnebygmester H. C. V. Møller blev der gjort endnu en behjertet kraftindsats fra 1910 til 1912, hvor myndighederne indgik aftale med det nordamerikanske firma American Standard Dredging Company fra Delaware om at indsætte muddermaskinen MASCOT, slæbebåden CHIEF, selvlosserprammene NO. 5 og NO. 9 (begge med bundtømning og 970 kubikyards lasteevne hver), en kulpram (med 100 tons lasteevne og komplet udstyr til at bore, dykke, sprænge og bortskaffe undersøiske faste klipper) samt den 40 fod lange barkasse CHARLENE, der var forsynet med en maskine på 25 hestekræfter. Den uddybning, som amerikanerne foretog, varierede lige fra 6 tommer nogle steder til 21 fod andre steder. Selskabet havde påtaget sig at uddybe et nøje defineret område af bassinet til en dybde af 30 fod ved lavvande.



Betalingen herfor var aftalt til 4,50 dollars per kubikyard fast klippe, som blev fjernet, og 0,171 dollar for øvrigt bundmateriale. Havnemyndighederne garanterede på deres side betaling under alle omstændigheder for mindst 550.000 kubikyards. Det opgravede materiale skulle som sædvanlig dumpes et godt stykke sydpå udenfor havnen på dybt vand, hvor det ikke var til gene for skibsfarten.

Men det amerikanske firma blev aldrig færdigt med dette store projekt. Blandt årsagerne var, at koralsandet drillede, muddermaskinen egnede sig kun til helt blød bund, dampkedlerne lækkede, og prammene var meget brøstfældige.

I stedet for amerikanerne trådte det danske ingeniørselskab N. C. Monberg, J. Saabye & O. Lerche til og sørgede for uddybning til 30 fod både midt ude i bassinet og langs de vigtigste af kajerne. Disse benyttedes først og fremmest af Royal Mail, Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft, Compagnie Générale Transatlantique og Vestindisk Kompagni.<sup>71</sup>

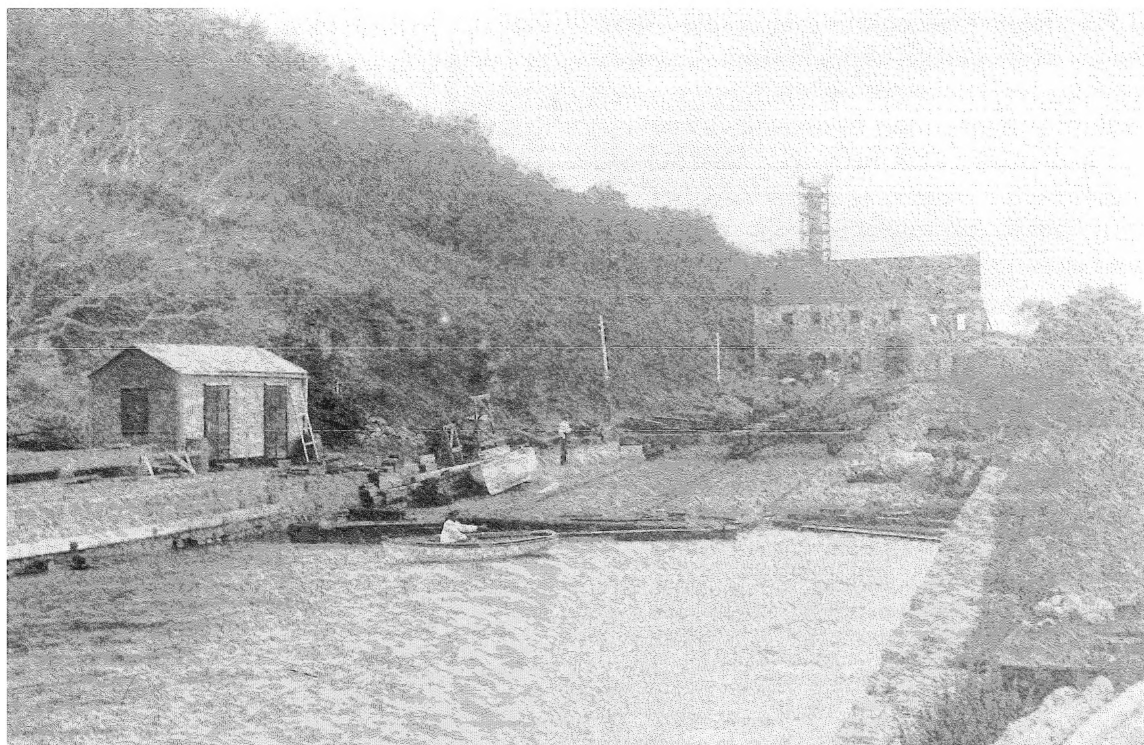
#### *Ophalerbeddingen*

Et af de første fremtrædende aktiver for havnen var ophalerbeddingen, the Saint Thomas Marine Repairing Slip. Ideen til anlæggelse af en sådan indretning blev fostret allerede i 1839, da fremsynede borgere i Charlotte Amalie ønskede at få lavet en moderne ophalerbedding, som skulle være i stand til at tage selv de største dampere på land for reparationer – og dermed sikre Sankt Thomas en god plads i konkurrencen med Caraibiens øvrige havne.

I juni 1839 ansøgte havnemester T. A. Kjær om at »anlægge 1 à 2 marinejernbaner eller slips i den østlige del af St. Thomæ havn, tæt uden for Havensight Bakke«, hvor han tillige ønskede at sænke nogle skibsvrag, der skulle fungere som bølgebrydere. Af rådet på Sankt Thomas fik han den ønskede tilladelse i august samme år, men lod den gå videre til et nydannet lokalt aktieselskab. Dette fik den 15. april 1841 rådets tilladelse til at anlægge den projekterede ophalerbedding ved den såkaldte lille kølhalingsplads på østsiden af Hassel Island.<sup>72</sup>

Den dobbelte bedding blev anlagt på Hassel Island og indviet den 29. november 1843 af generalguvernør Peter von Scholten. I sin indberetning om begivenheden skrev han: »Den hele bedding med dampmaskine etc. danner ikke alene efter min overbevisning det smukkeste og det solideste værk af denne art, som findes i Vestindien. Men jeg holder mig på samme tid overbevist om, at samme væsentligen vil bidrage til at sikre Sankt Thomas sin nuværende stilling i den vestindiske handelsverden«. <sup>73</sup>

Anlægget blev umiddelbart efter indvielsen beskrevet som følger.<sup>74</sup> »Jernbanen, der er 675 fod fra det ene yderpunkt til det andet, strækker sig 370 fod ud i søen, at regne fra højvandsmærke, og den yderste ende ligger 20 fod under vandet. Jernskinnerne er anbragte på og stærkt befæstede til store blokke af hvid møllesten fra Skotland. Den del af jernbanen, som er på land, er udhugget i bakken og tildels inddæmmet i søen ved et stærkt bolværk, med en 12 fod bred



Ophalerbeddingen på Hassel Island i de første år af 1900-tallet. Stedet kaldtes Creques værft. Slæbestedet og maskinbygningen ligger der den dag i dag, men i ruiner.  
(Handels- og Søfartsmuseet)

*The slipway on Hassel Island in the beginning of the 20th century. The place was called Creques shipyard. The slipway and the engineering building are still there today but in ruins.  
(DMM)*

vej i bunden. Fra højvandsmærket løber to stærke stenværelse, beskyttede af fremspringende tværstykker af planke, 180 fod ud i vandet. Det hele parti af denne del af anlægget er udført på en overmåde solid og varig måde«. Gennemgangen fortsatte: »Maskinhuset er en stærk og varig murbygning, 67 fod 4 tommer lang, 40 fod bred og 26 fod høj med tegltag. Underste etage er inddelt i en afdeling til kedlerne, med jern-

døre; en til dampmaskinen; en afdeling til ophalingsmaskineriet; og et stort rum til en savmølle eller andet brug. Dampmaskinen og ophalingsmaskineriet hviler på og er anbragt i et underlag af store blokke rød sandsten fra Liverpool«. Og beskrivelsen sluttede: »Dampmaskinen er af 15 hestes kraft og en af de lettest arbejdende maskiner, vi har set. Den er bleven så stærkt prøvet ved inddæmningernes udpumpning, at

vi ikke tager i betænkning at erklære den for en af de bedste. Ophalingsmaskineriet med kæder, kættinger og stænger er overordentlig stærkt med hensyn til det arbejde, hvortil det skal bruges ... Ophalingsvognen eller vuggen er bygget af egetømmer, stærkt sammenføjet og ombundet med jern«.

Den samlede pris for det store moderne anlæg var knap 170.000 dollars. Ved indvielsen ophalede man forsigtigt et fartøj på bare 80 kommercelæster til reparation, men marinejernbanen, som den hed, var på dette tidspunkt i stand til at tage selv Royal Mails største dampskibe på land. I så henseende havde Sankt Thomas overhovedet ingen konkurrenter i hele Vestindien.<sup>75</sup>

Bygninger, maskiner, beddinger og alle øvrige anlæg i den forbindelse lededes til daglig af en inspektør, der var ansat af direktionen. Han var til stede ved anlægget eller kunne tilkaldes hver eneste dag, undtagen søndage og helligdage, fra klokken 7 om morgenen til klokken 10 om aftenen for at varetage firmaets interesser bedst muligt.

Fra de fartøjer, som skulle hales op på en af reparationsbeddingerne, var det tilladt at beholde maksimalt 10 procent af eventuel nyttelast eller ballast ombord uden at betale derfor. Derudover skulle man betale 1 dollar per ton det første døgn, 25 cents hvert af de følgende fem døgn og derefter 20 cents per ton. De nævnte takster gjaldt for fartøjer på fra 501 til 600 tons. For alt, hvad der ønskedes losset ud på kajen for at lette skibet, inden det skulle ophales, betalte man kajpenge, og for eksempel for den

nævnte skibsstørrelse var taksten 4 dollars per døgn.<sup>76</sup>

Saint Thomas Marine Repairing Slip trivedes glimrende allerede fra starten. I årene fra 1844 til 1861 sørgede anlægget for, at knap et halvt hundrede skibe kom på land, og skibene var i gennemsnit på godt et par hundrede tons.<sup>77</sup>

Ophalerbeddingen trak således mange fartøjer til havnen, og der er ingen tvivl om, at dette anlæg – sammen med havnens faciliteter i øvrigt – var en af hovedårsagerne til, at det kolossalt vigtige Royal Mail lagde sit vestindiske hovedkvarter netop i Sankt Thomas.

#### *Flydedokken*

Den 29. april 1862 gav den danske regering Royal Mail eneret på at indføre og drive en 300 fod lang flydedok af jern i havnen.<sup>78</sup> Året efter blev koncessionen imidlertid i stedet overtaget af The Iron Floating Dock Company of Saint Thomas, som også var et britisk selskab med hjemsted i London.

På denne tid var situationen den, at ophalerbeddingen kun kunne tage fartøjer på op til omkring 1.000 tons. Således var det eneste af Royal Mail's skibe i transatlantisk fart, som kunne ophales, den forholdsvis lille skruedamper WYE på 752 tons, og tilmed måtte denne og alle andre påregne at miste omkring en måneds tid på at gøre klar til beddingsophaling, da man måtte losse og siden laste næsten alt ombord for at blive tilstrækkelig let. De store nye jerndampere skulle forholdsvis ofte i dok for at få rensset bunden for begroning med videre, og dette måtte ske enten i Eu-

ropa, i Nordamerika eller i Havana, hvor Carabiens eneste flydedok lå – en gammel og noget uhensigtsmæssig trækonstruktion. Den nærmeste store civile flydedok befandt sig på den engelske ø Bermuda, altså temmelig langt fra Vestindien.<sup>79</sup>

Dokkompagniet på Sankt Thomas blev fritaget for enhver form for told samt andre skatter og afgifter på såvel selve dokken som alle materialer og maskinerier, der var nødvendige i forbindelse med anlæg-

get, ved indførslen til Sankt Thomas. Man blev tillige skånet for alle skatter og afgifter på dokken såvel som på den grund og de bygninger, der udelukkende blev anvendt til at oplagre ting til dokkens brug eller til værksteder for nødvendigt arbejde med vedligeholdelse og reparation af dokken.<sup>80</sup> Kompagniet påtog sig til gengæld at have en flydedok parat til tjeneste i Sankt Thomas havn mindre end tre år efter kontraktens underskrivelse.

Den store flydedok i arbejde på sin plads i havnen udfor de vigtige kuloplagspladser på Hassel Island. Foto fra 1880'erne.  
(Handels- og Søfartsmuseet)

*The large floating dock at work on its site in the harbour off the important coal depots on Hassel Island. Photo from the 1880's.  
(DMM)*



Ved forceret arbejde nåede man at overholde tidsfristen, så den 20. juli 1867 var man parat til som det aller første fartøj at dokke Royal Mails damper WYE i overværelse af lokale embedsmænd og andre honoratiore. Uheldigvis viste det sig, at dokken ved denne højtidelige lejlighed ikke fungerede efter hensigten: efter at damperen var bragt i stilling over den ned-sænkede dok, kunne denne ikke hæve sig med skibet, og dokken sank, så den endte med at stå og hvile på havnens bund!

Aktieselskabet tog straks fat på arbejdet med at hæve og reparere dokken. Men under orkaner og flodbølger allerede den 29. oktober 1867 og påny den 23. oktober 1871 (hvor et stort skib kolliderede med dokken) blev den endnu ikke helt færdige flydedok så ødelagt, at den ikke før i december 1875 kunne afprøves igen. Men derpå blev den en succes og endnu et væsentligt aktiv for havnen. Fra 1875 til 1895 dokkede man i alt 608 skibe, altså omtrent 30 om året. Dette tilsyneladende ret beskedne aktivitetsniveau sikrede flydedokkens ejere et lille, men sikkert overskud hvert år. Dokken var placeret ud for Hassel Island i den vestlige del af havnen, hvor der var omkring 40 fods vanddybde.

Flydedokken med alt, hvad dertil hørte, var under en dokmesters kommando. Selve dokken bestod af seks store pontoner og var 250 fod lang og 70 fod i bredden, så den kunne tage fartøjer på op til omkring 270 fods længde. Det største dybgående, et skib kunne have, hvis flydedokken skulle kunne tage det, var omkring 20 fod, og den kunne maksimalt løfte 2.700 tons. Taksten for dokning af et skib på for eksempel 501-

600 tons var 1 dollar per ton det første døgn, 25 cents for hvert af de følgende fem døgn og 20 cents per døgn derefter.

Den 12. marts 1897 fik kompagniet eneret på dokning i Sankt Thomas i 21 år,<sup>81</sup> dog på betingelse af, at flydedokken stedse blev holdt i forskriftsmæssig stand, forsvarligt forankret som hidtil centralt i havnen ved den store kølhalingsplads på Hassel Island. Kompagniet kunne selv fastsætte nærmere bestemmelser for benyttelsen af dokken og bestemme betalingen for benyttelse af den. På den anden side forpligtede selskabet sig til at lade alle nationers skibe benytte flydedokken og til at lade den blive liggende i Sankt Thomas havn i hele aftaleperioden, med mindre foretagendet gav underskud i tre på hinanden følgende år.

Det hele gik imidlertid udmærket, og i perioden fra 1875 til 1918 løftede den fornuftigt drevne flydedok mere end 1.100 store skibe.<sup>82</sup> I begyndelsen af 1900-tallet fandtes også dokker på Jamaica og Barbados, men de var begge mindre end den på Sankt Thomas, og den store flydedok på Martinique med 5.000 tons bæreevne var ikke beregnet på handelsskibe og lå endda ikke særlig bekvemt for skibsfarten.<sup>83</sup>

I 1900 overtog dokkompagniet det kajanlæg, kulplads og værksted, som Royal Mail havde haft på Hassel Island indtil da. Med de nye forretningsområder blev selskabet omdøbt til Saint Thomas Dock, Engineering and Coaling Company Ltd. Dets maskinværksted var ganske veludstyret og betjente sig af alle salgs almindelige maskinværktøjer som damphammere, drejebænke og fræsemaskiner foruden smedenes esser

og andre mere håndværksprægede hjælpemidler.<sup>84</sup>

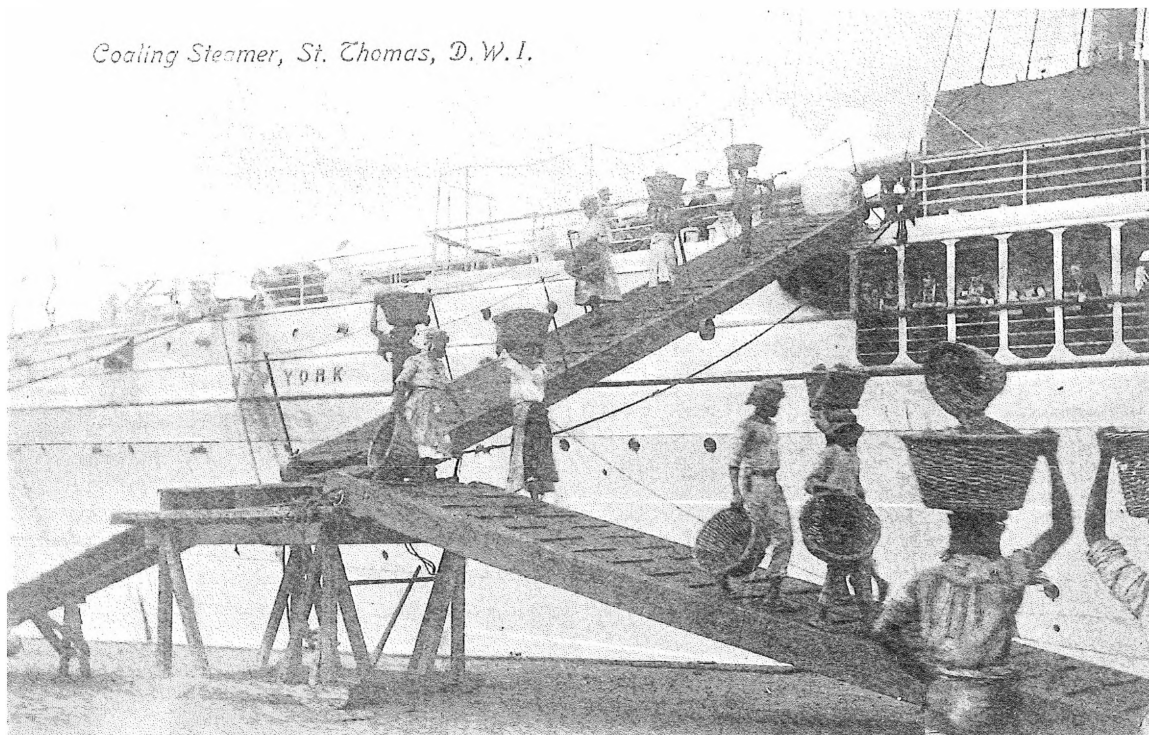
### *Kulfyldning*

Den aller første gang, et dampskib anløb Sankt Thomas, var i 1823, og snart derefter blev kul en særdeles vigtig vare i havnen. Tilførslen af kul skete fortrinsvis på sejlskibe, og allerede i begyndelsen af 1850'erne drejede det sig om over 42.000 tons kul om

året.<sup>85</sup> En meget betragtelig del heraf blev forbrugt af de kongelige britiske postdampskibe.

Kulfyldningen blev varetaget af byens vidt berømte og berygtede kvindelige kulsjovere. En af øens engelskfødte gentlemen, Charles Edward Taylor, gav følgende beskrivelse af kulfyldningen, som den tog sig ud på hans tid i 1880'erne.<sup>86</sup>

*Coaling Steamer, St. Thomas, D. W. I.*



Fra havnens mange kulpladser forsynedes damperne med kul. Kulfyldningen blev traditionelt varetaget af sorte kvinder, som bar kullene på hovedet i store kurve.  
(Handels- og Søfartsmuseet)

*Steamers were supplied with coal from the harbour's many coalyards. The coaling was traditionally done by black women, who carried the coal on their heads in large baskets.*  
(DMM)

»Kulfyldning af en damper er et skuespil, der sandelig er værd at betragte. Så snart damperen er i havn, bliver der blæst i et horn. Dette er signal til kulbærerne om at samles, og det varer ikke længe, inden hundrede af dem eller flere kommer strømmende til kulpladsen. Lidt efter kan man se dem haste frem og tilbage mellem land og damper med de tunge kulkurve på hovederne. Størstedelen af dem er kvinder, og de muntrer op på det hårde arbejde med deres sange. Disse synges i en sørgmodig toneart og med skingre nasale stemmer. Teksterne gør ofte grin med en bestemt person, eller de behandler en lokal begivenhed. Det er forunderligt, hvor hurtigt de kan fylde selv en stor damper med kul: fire eller fem timer er tilstrækkeligt. Man har ved flere lejligheder overvejet at mekanisere kulfyldningsarbejdet, men indtil nu har det ikke vist sig lønnende ... Kulbærernes løn er 1 cent per kurv, der fyldt med kul vejer fra 48 til 95 pund. Nogle når at tage så mange som 200 eller 300 kurve i løbet af fyldningen af en enkelt damper. Når de ikke har dette arbejde, men bærer kul i land fra de dampere eller sejlskibe, som har bragt dette til Sankt Thomas, er deres løn fra 60 til 75 cents daglig«.

Alt var imidlertid ikke ren idyl, set fra kulbærere og havnearbejderses synspunkt. Gennem det meste af århundredet havde lønnen holdt sig nogenlunde uændret. Men omkring 1870 blev øens to lokale bankers seddelpenge og skillelønt fortrængt af mexicanske sølvdollars som dagligt betalingsmiddel.<sup>87</sup> Disse dollarstykker var en ren handelsvare og kunne ikke indløses i nogen bank. Alt gik imidlertid udmærket,

idet alle i byen accepterede de mexicanske mønter for disses pålydende. Omkring 1880 sank deres reelle værdi dog og dermed deres købekraft til 80-90 cents, og omkring 1890 var mexicodollaren kun 50-60 cents værd. De handlende forhøjede naturligvis blot deres priser i samme takt, som pengenes værdi sank, men den sorte befolkning fik stadig kun udbetalt deres hidtidige dagløn på rundt regnet en mexicansk dollar – og oplevede altså i realiteten en halvering af deres realløn. Det trak derfor op til uroligheder på havnen i september 1893, hvor alle de sorte arbejdere nedlagde arbejdet. Arbejdsgiverne, som først og fremmest var de store linierederier, besindede sig, og arbejderne fik rettet op på reallønnen. Derefter gik arbejdet straks i gang igen.

Knap en snes år senere var den gal endnu engang. Med kulbærerne i spidsen krævede de sorte arbejdere påny bedre arbejdsforhold og højere løn, og de sluttede sig derfor i september 1916 sammen i en egentlig fagforening, St. Thomas Labour Union, som hurtigt nåede helt op på 2.700 medlemmer.<sup>88</sup> Ansporet af de sorte arbejders succesfulde aktion tidligere samme år på Sankt Croix erklærede man strejke fra omkring 25. november 1916, så adskillige store skibe måtte søge andetsteds hen for at fylde kul. Den vigtigste arbejdsgiver på Sankt Thomas havn var Vestindisk Kompagni, som den 13. december 1916 måtte indgå en overenskomst med arbejdersammenslutningen. En medvirkende årsag til kompagniets svage forhandlingsposition var, at dets kraner var blevet ødelagt af orkan måneden forinden. Parterne enedes



Hamburg-Amerika Liniens værftsanlæg på Hassel Island. Stedet domineredes af de store kuloplag. På regnsamlingsfladen i baggrunden anes initialerne HAL.

(Handels- og Søfartsmuseet)

*The Hamburg-Amerika Line's shipyard installations on Hassel Island. Large coal depots dominated the place. The initials HAL can be seen on the surface water catchment.*

*(DMM)*

om, at kulbærerne derefter skulle have 2 cents per kurv på 85 pund, at arbejdstiden skulle være 9½ time daglig, at lønnen på helligdage og om natten skulle være dobbelt, og at arbejdsgiveren skulle yde gratis drikkevand og lys under arbejdet. De øvrige selskaber på havnen fulgte straks det danske kompagnis eksempel, og der blev atter arbejdsro.

På havnen lå efterhånden adskillige kulpladser. De største tilhørte Royal Mail, Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft (begge disse på Hassel Island) og Compagnie Générale Transatlantique (i Longbay). Blandt de danskejede var de to kendeste Brøndsted & Co. og Vestindisk Kuldepot (begge i havnens vestlige del). I 1883 havde William Brøndsted



etableret sin kulforretning som efterfølger for firmaet Feddersen, Willinck & Co. Bortset fra de tre store linierederier, som naturligvis fik kul fra deres egne oplag, havde Brøndsted praktisk talt ingen konkurrence, så han blev en meget formuende mand – blandt andet også takket være særdeles lønsomme leverancer til amerikanske krigsskibe i regionen under krigen i 1898 mellem De Forenede Stater og Spanien.<sup>89</sup>

I begyndelsen af 1900-tallet var der mulighed for at bunkre kul af alle kvaliteter døgnet rundt. Især om natten var det et særpræget sceneri, når de sorte kulsjovere asede syngende frem og tilbage i det dybe tropemørke oplyst af det flakkende lys fra rækker af osende fakler.

Selv store dampskibe kunne lægge sikkert til kaj ved kulpladserne og disses broer. Umiddelbart før krigsudbruddet i sommeren 1914 lå prisen for prima amerikanske kul på 6 dollars per ton, leveret på kajen. Såfremt kullene ønskedes leveret i lægtare langs skibssiden, var prisen lidt højere, ligesom det naturligvis også kostede ekstra, hvis de løst leverede kul skulle trimmes i lastrummene ombord. Dampene kunne blive forsynet med en hastighed på op til 150 tons i timen alt efter skibenes indretning.<sup>90</sup>

I 1905 kunne Brøndsted & Co. annoncere med, at »et stort lager af friske Cory Merthys røgfrie kul fra Cardiff samt bedste kvalitet af fede kul fra Skotland, Newcastle og Amerika haves altid på lager, så dampskibe kan forsynes hurtigt og til meget lave priser«. Kort forinden drejede det sig for dette firma om kulbjerger på 10.000 tons, der lå parat på pladsen på hav-

nen. Konkurrenten Vestindisk Kuldepot brystede sig af at råde over »den største og bedst udstyrede kulplads i Vestindien«. Man kunne nemlig have op til 16.000 tons kul på lager, og op til fire dampere ad gangen kunne fylde kul ved kajanlægget, hvor selskabet garanterede mindst 30 fod vanddybde ved lavvande.<sup>91</sup>

#### *Nye private investeringer*

Efter af Danmark i 1901-1902 forgæves havde søgt at sælge Dansk Vestindien til USA, besluttede Rigsdagen at iværksætte en række forbedringer af mange slags på de tre øer. Heriblandt var beslutningen om at lade Sankt Thomas havn få en mere effektiv og uafhængig administration med ansvar for eget budget – nogenlunde på linie med, hvad man havde haft succes med i Københavns frihavn kort forinden. Sammen med den nye generelle »Koloniallov for de dansk-vestindiske Øer« og en »Lov om Told- og Skibsafgifter på Sankt Thomas og Sankt Jan« vedtog man »Lov om Bestyrelsen af Sankt Thomas Havn« – alle tre love var af 6. april 1906.<sup>92</sup>

Havnelovens første paragraf sagde: »Sankt Thomas havn med dertil hørende grunde og bygninger – nemlig Cowells Batteri, Kølhalingspladsen, the Hulks, Fyret på Myhlenfeldts Pynt, karantæneanstalten og Kongeværftet – skal fremtidig eje sig selv og bestyres af et havneråd under Finansministeriets overtilsyn«. Havnerådet bestod af guvernøren som formand samt to medlemmer valgt af Finansministeriet og to af Kolonialrådet. Havnemesteren ansattes af ministeriet efter havnerådets forslag. Hans opgave var beskrevet som at føre det dagli-

ge og umiddelbare tilsyn med havnen og at forestå dennes daglige drift i henhold til budgettet.

Sankt Thomas havnekasses årlige indtægter og udgifter fra 1900 til 1903 var i gennemsnit som vist i tabellen.<sup>93</sup>

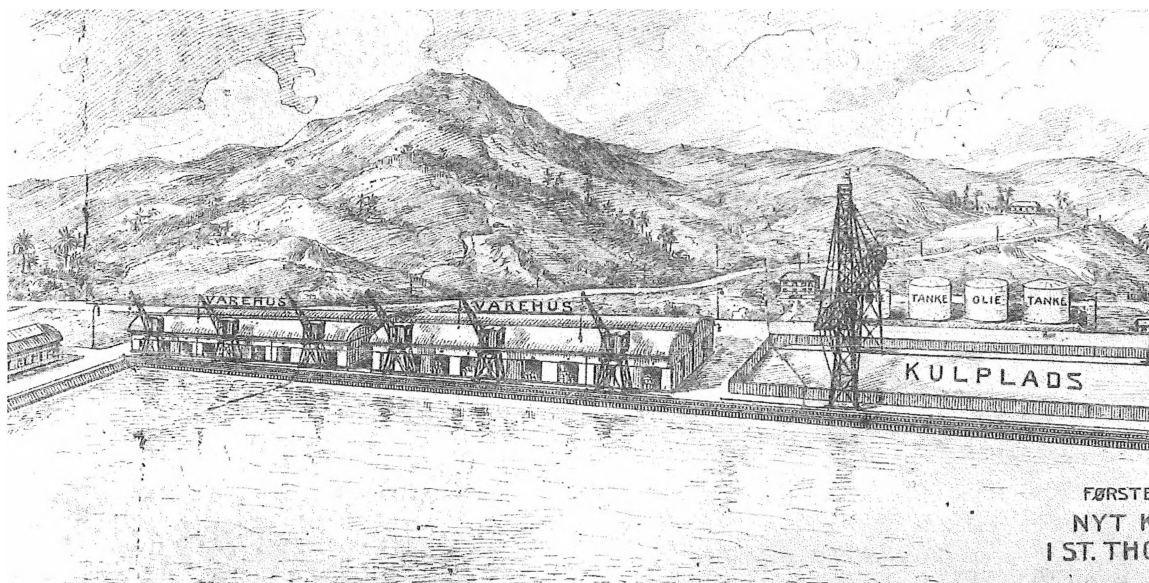
**Indtægter og udgifter for Sankt Thomas havn**  
årligt gennemsnit 1900-1903

<b>Indtægter:</b>	
Skibsafgifter .....	19.280 \$
Havne- og lodspenge .....	6.865 \$
Karantænesportler .....	1.475 \$
Gebyrer for sundhedspas .....	180 \$
<b>I alt .....</b>	<b>27.800 \$</b>
 <b>Udgifter:</b>	
Havnemesters løn (også som lods) .....	2.000 \$
Havnemesters assistents løn .....	1.200 \$
Løn til natpatruljebetjenten .....	600 \$
Folke- og bådehold .....	2.880 \$
Sikkerhedsanstalter i havnen .....	815 \$
Karantænelægen (løn og bådehold) .....	1.500 \$
Drift af karantæneanstalten .....	500 \$
Drift af signaltelegrafen .....	120 \$
Leje af grund til karantænevagten .....	12 \$
Pension til karantænelægeenke .....	100 \$
Vedligeholdelse af bygninger .....	380 \$
<b>I alt .....</b>	<b>10.107 \$</b>

Rigsdagen bestemte i havnelovens paragraf 5, at havnekassens overskud – efter betaling af diverse afgifter til kommunen var dette skønnet at ville andrage næsten 18.000 dollars om året – skulle henlægges som en særlig fond, tilhørende havnen selv og bestemt til at anvendes til dennes bedste. Af fondens midler skulle således afholdes udgifterne til havnens forbedring.

Det skulle snart vise sig, at det var helt nødvendigt med gennemgribende forbedringer, hvis man skulle kunne imødekomme behovene fra den snart hastigt voksende trafik.

Nogle af de vigtigste havneforbedringer fra årene efter 1906 er allerede omtalt i det foregående. De betydeligste private investeringer blev imidlertid foretaget af Vestindisk Kompagni.<sup>94</sup> Dette aktieselskab blev etableret i 1912 – med en aktiekapital på 3 millioner kroner – som datterselskab af Østasiatisk Kompagni, der allerede fra 1903 under H. N. Andersens ledelse havde drevet en forholdsvis fremgangsrig handel og søfart på Dansk Vestindien. Vestindisk Kompagni gik straks i gang med anlægsarbejderne og færdiggjorde i 1916 den første del af sine omfattende havneanlæg – be-



Første sektion af det planlagte kajanlæg i Longbay, som planerne blev præsenteret for offentligheden i 1912. Langs kajen ses de projekterede varehuse, kulplads og olietanke samt store elektriske kraner. (Rigsarkivet)

*First section of the planned quay installations in Longbay, as presented to the public in 1912. The projected storehouses, coalyard and oil tank, as well as the large electric cranes can be seen alongside the quay. (The National Records Office)*

stående i uddybning, inddæmning, opfyldning og anlæg af kajer – i Longbay i den østlige del af havnen. Her ejede selskabet hele stranden langs bugten, et areal på godt 40 hektar. Den nye mole på stedet var cirka 750 meter lang og var yderligere forlænget med en bro på knap 100 meter. Vanddybden langs hele dette anlæg var 9½ meter, så selv de største skibe kunne lægge til. På det brede kajområde kunne oplagres 180.000 tons kul, og to mægtige elektriske kraner, leveret af A/S Titan, sørgede for særdeles effektiv lossen og laden, idet hver især kunne løfte 150 tons i timen. På det til-

liggende landområde bag selve kajen byggede kompagniet en fin administrationsbygning og et stort pakhus, beregnet til at rumme gods af alle slags. Fra to runde olietanke, der rummede op til 8.000 tons hver, kunne man gennem rørledninger pumpe olien ombord med en hastighed af 300 tons i timen. Også det vigtige ferskvand kunne man levere, idet der fandtes tre udmærkede kilder tæt på, hvorfra man kunne forsyne skibene ved kajen med 150 tons i timen.

Et elektricitetsværk og et maskinværksted blev også opført. Elværket fik koncession

på leverance af al strøm til byen Charlotte Amalie, såvel til gadebelysning som til private husholdninger. Burmeister & Wain og Titan leverede i forening de to dieseldynamoer. Værket stod planmæssigt færdigt i 1915 og leverede fra da af den nødvendige elektricitet til byen, til havneanlægget og til telegrafstationen.

Endelig ejede Vestindisk Kompagni adskillige pramme og vandbåde, som opererede overalt i havnen, idet godt ferskvand var en mangelvare på den tørre ø, som er næsten uden naturlige kildevæld.

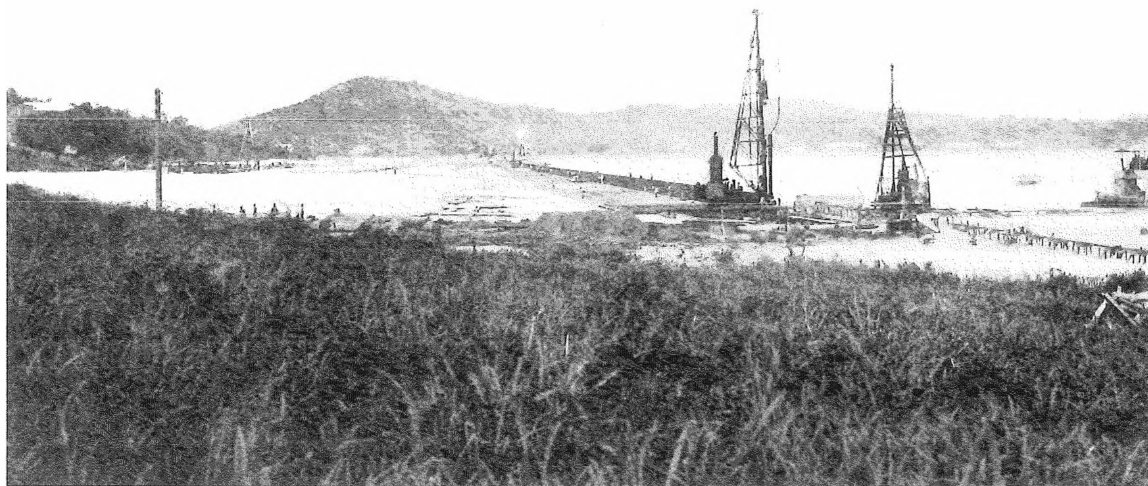
Alle disse investeringer kostede omkring 1,5 millioner dollars og blev udført udelukkende af danske ingeniører, arkitekter og håndværkere og for danske penge. Blandt de enkeltpersoner, som gjorde et særdeles stort og fortjenstfuldt arbejde i forbindelse med havneforbedringerne, bør endnu engang nævnes havnebygmester H. C. V. Møller, som kompetent og effektivt projekterede en stor del af anlægsarbejderne fra 1904 og fremefter.<sup>95</sup> Når man satsede så hårdt på danske midler, var det blandt andet, fordi rigsdagen frygtede, at medvirken af fremmed kapital ville medføre, at indflydelsen over de nye havneanlæg gik over til udlandet.

Men alt dette blev den sidste større indsats under Dannebrog. Allerede i august 1916 blev Danmark og USA enige om salget af øerne, og den 31. marts 1917 fandt overdragelsen sted. I selve salgstraktaten blev det i paragraf 3,4,a fastslået, at blandt de aftaler, som danske myndigheder havde indgået, og som den amerikanske regering forpligtede sig til fremdeles at respektere,

var Finansministeriets tilsagn af 1913 og 1916 til Vestindisk Kompagni »angående tilladelse til at inddæmme, tørlægge, uddybe og udnytte visse arealer i Sankt Thomas havn samt fortrinsret med hensyn til kommercielle, industrielle eller skibsfartsanlæg i Sankt Thomas havn«. Det samme gjaldt overenskomsten af 1914 mellem kommunen og Vestindisk Kompagni angående Charlotte Amalies forsyning med elektrisk belysning og koncessionen af 1897 vedrørende flydedokken og ophalingsbeddingen.<sup>96</sup>

Vestindisk Kompagni beholdt og udvide-ede efterhånden sine anlæg i Sankt Thomas. Efter Anden Verdenskrig med den kraftigt voksende krydstogtturisme til havnen udviklede kompagniets kajfaciliteter med indkøbscenter og så videre sig til en uhyre indbringende forretning. Den lokale befolkning så imidlertid ikke med blide øjne på, at en meget væsentlig del af øens indtjening endte hos det danskejede selskab. Enden på sagen blev, at den lokale regering i 1993 købte alle Vestindisk Kompagnis anlæg i Charlotte Amalie af det skrantende moderselskab ØK.

Hermed var det danske engagement i Sankt Thomas ude af verden. Alligevel er det dog sådan, at når et skib i dag anløber havnen og får udleveret hæftet med de lokale bestemmelser om told og skibsafgifter, er der tale om oversættelser af danske bestemmelser. Således må der være mange, som i dag undrer sig over, at Law Concerning Customhouse and Ship Dues in St. Thomas and St. Jan af 1. april 1914 starter som følger: »We, Christian the Tenth, by



Anlægsarbejderne i Longbay, fotograferet af havneingeniør H. C. V. Møller i maj 1914. Tvillingrambukken nedrammer en af de sidste jernpæle i spunsvæggen, medens SANKT HILDA foretager uddybning langs kajen.  
(Rigsarkivet)

*Construction work in Longbay photographed by H. C. V. Møller the harbour engineer in May 1914. The twin pile driver is ramming one of the last iron piles in the sheet piling, while the SANKT HILDA is dredging alongside the quay.  
(The National Records Office)*

the grace of God King of Denmark, the Vandals and the Goths, Duke of Slesvig, Holstein, Stormarn, Ditmarsch, Lauenborg, and Oldenburg, make known: The Diet has passed, and we by our royal assent sanctioned, the following law ...« Og den tilhørende Ordinance af 15. september 1914 starter som følger: »Lars Christian Helweg-Larsen, Governor of the Danish West India Islands, Knight of Dannebrog and Dannebrogsmænd, makes known ...«

Så foruden de mange bygninger, gadenavne og så videre, der er bevaret fra den danske tid, retter man sig altså den dag i dag stadig efter visse danske love og bekendtgørelser på US Virgin Islands.

#### *Afslutning*

I det foregående er Sankt Thomas havn blevet beskrevet. Dens betydning for Dansk Vestindien kan næppe overvurderes. Lad derfor den tidligere citerede Charles

Edward Taylor få det sidste ord med sin påpegning netop af havnens kolossale vigtighed.<sup>97</sup>

»At opregne alle de gode sider af denne lille ø ligger udenfor rammerne af denne artikel. Der er skrevet rigeligt andre steder om dens udsigter, om dens bjerge i det tidlige morgengry. Det er tilstrækkeligt her at påpege, at de, som besøger øen, altid forlader den igen med beklagelse ... Blot et par ord til og jeg er færdig med Sankt Thomas. Da den ikke er en landbrugsø, afhænger dens ve og vel helt af alle de fordele, vi alle-

rede har opregnet, og som øens fine havn giver den. Det er en frihavn, og tolden er ganske lav. Men der mangler endnu meget for at gøre den bedre kendt ude i verden, især blandt handelsfolk ... Sankt Thomas havns overlegne faciliteter til at fylde kul og dokke skibe må altid fremholdes. Skønt der på det seneste er sket store fremskridt, må man ikke slække på anstrengelserne. Hver eneste dollar, der gives ud på denne fremragende havn, vil vende hundrefold tilbage. Her ligger Sankt Thomas' fremtid«.

## Noter

- <sup>1</sup> En kortere engelsksproget version af denne artikel findes som *Management of the Port of Saint Thomas, Danish West Indies, during the Nineteenth and Early Twentieth Centuries*, The Northern Mariner/Le Marin du Nord, bd. 7, 1997, s. 45-63.
- <sup>2</sup> Erik Gøbel, *Besejlingen af Sankt Thomas havn 1816-1917*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 2000, s. 7-35.
- <sup>3</sup> Charles Edwin Taylor, *Saint Thomas, D.W.I.*, London 1905, s. 1-3.
- <sup>4</sup> 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; Erik Gøbel, *Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917*, International Journal of Maritime History, bd. 6, 1994, s. 155-173; Gøbel, 2000, s. 7-35.
- <sup>5</sup> En kort introduktion findes i George F. Tyson (udg.), *The St. Thomas Harbor. A Historical Perspective*, Sankt Thomas 1986.
- <sup>6</sup> *Koloniernes Centralbestyrelse*, Kbh. 1975, (=Vejledende Arkivregistraturer, bd. 20) fortegner

- detaljeret denne samling; de vestindiske lokalarkiver (VILA) er kort præsenteret i Wilhelm von Rosen (red.), *Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse*, bd. I:2, Kbh. 1983, s. 815-832.
- <sup>7</sup> Poul Olsen, *Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1672-1917*, Kbh. 1988, s. 147-243.
  - <sup>8</sup> Kay Larsen, *Dansk Vestindien 1666-1917*, Kbh. 1928, s. 377-378.
  - <sup>9</sup> Generaltoldkammeret, Vestindisk forestillings- og resolutionsprotokol, 28. februar 1806; Koloniernes Centralbestyrelse (herefter forkortet: CCB), Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905; Kay Larsen, *Guvernører, Residenter, Kommandanter og Chefer ... i de tidligere danske Tropekolonier*, Kbh. 1940, s. 65; Hans Birch Dahlerup, *Mit Livs Begivenheder 1815-1848*, Kbh. 1909, s. 62; Hof- og Statskalenderen indeholder år for år oplysning om, hvem der var havneme-ster. Se også Kay Larsen, *Dansk-vestindiske og guineiske Personalialia og Data*, manus i Kongelige Bibliotek.
  - <sup>10</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905, og pk. 898, Bestyrelsen af Sankt Thomas havn 1904-1913.
  - <sup>11</sup> Generaltoldkammeret IV.C.3, Vestindiske og

- guineiske sager, Diverse dokumenter, Forskellige oplysninger, bd. 7, fol. 238-241; CCB, Bestyrelsen af Skt. Thomas havn 1904-1913, pk. 898.
- <sup>12</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905.
- <sup>13</sup> Alle pengeangivelser er i danske vestindiske dollars. I sådan svarede stort set til 1 US-dollar. I 1849 afløstes den gamle vestindiske rigsdaler af den danske vestindiske dollar, idet 1 ny dollar modsvarede 1,56 gamle dalere. I 1904 indførtes en ny pengeværdi i kolonien, hvor 1 dollar modsvarede af 5 francs.
- <sup>14</sup> Generaltoldkammeret IV.C.3, Vestindisk-guineiske sager, Diverse dokumenter, Forskellige oplysninger, bd. 7, s. 241.
- <sup>15</sup> *Departementstidende* 1862, s. 361-374 og 399-414 og 475-486.
- <sup>16</sup> Generaltoldkammeret IV.C.3, Vestindisk-guineiske sager, Diverse dokumenter, Forskellige oplysninger, bd. V, s. 7; Finansdeputationen 1816-1848, Kongelige reskripter med videre angående Generaltoldkammer- og Kommercekollegiets reorganisation, normalreglement og budget 1837-1841, Rapport af 28. november 1840 om besparelser i det vestindiske budget.
- <sup>17</sup> T. A. Topsøe-Jensen & Emil Marquard, *Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932*, 1935, bd. 2, s. 398-399; Thomas H. Erslew, *Almindeligt Forfatter-Lexicon ... 1814-1840*, bd. 2, 1847, s. 680; supplement her til, bd. 2, 1864, s. 816-817; Dahlerup, 1909, s. 99-100 og 157-159.
- <sup>18</sup> Bestyrelsen for Toldvæsenet, Vestindiske resolutionsprotokol, bd. 58, 10. november 1853.
- <sup>19</sup> *Departementstidende* 1855, s. 364; *Departementstidende* 1866, s. 54; *Lovtidende* 1875-B, s. 36; *Lovtidende* 1885-B, s. 33; *Lovtidende* 1895-B, s. 23; *Lovtidende* 1905-C, s. 24.
- <sup>20</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905.
- <sup>21</sup> CCB, pk. 852, Uvisse indtægter Skt. Thomas 1860-1889.
- <sup>22</sup> Hugo Ryberg, *A List of the Names on Inhabitants. The Danish West Indian Islands ... 1650-ca.1825*, Kbh. 1945, s. 157.
- <sup>23</sup> Victor Hansen, *En dansk Søofficer. Kontreadmiral Victor Hansens Minder*, Kbh. 1927, s. 100-105.
- <sup>24</sup> Topsøe-Jensen & Marquard, 1935, bd. 1, s. 654.
- <sup>25</sup> Topsøe-Jensen & Marquard, 1935, bd. 1, s. 550-551.
- <sup>26</sup> Ryberg, 1945, s. 176.
- <sup>27</sup> *Hof- og Statskalenderen*, diverse år, især 1916, sp. 854; N. A. Kjær, *25 Aar i Vestindien. Fra Firsernes og Halvfemsernes St. Thomas*, Kbh. 1934, s. 54.
- <sup>28</sup> *Betænkning over Forholdene paa de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1903, s. 48.
- <sup>29</sup> H. C. V. Møller, *De dansk-vestindiske Øers Havneforhold*, Atlanten 1910, s. 487; CCB, pk. 898, Bestyrelsen af Sankt Thomas havn III, Skrivelse af 14. maj 1912 fra havnerådet til Finansministeriet.
- <sup>30</sup> *Departementstidende* 1855, s. 435-436.
- <sup>31</sup> *Ministerialtidende* 1882-B, s. 335.
- <sup>32</sup> Henrik Cavling, *Det danske Vestindien*, Kbh. 1894, s. 24-26.
- <sup>33</sup> *Lovtidende* 1872-B, s. 103-104.
- <sup>34</sup> En fortegnelse over bådene i 1815 findes i VILA, Regeringen på Sankt Thomas, Udtagne sager, Bådes brænding og mærkning samt bemanning 1771-1869.
- <sup>35</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 325, j.sag 474/1862; *Departementstidende* 1855, s. 435-436; *The Saint Thomas Almanac and Popular Mercantile Advertiser for the Year 1880*, Sankt Thomas 1880, s. 41-42.
- <sup>36</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Havneadministrationen 1909-1912, Inventarfortegnelse af 01. april 1908.
- <sup>37</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Kontrakt med Baumgarten & Burmeister om levering af bugerskib 1863; Holger Munchaus Pedersen, *Danske dampskibe indtil 1870*, bd. 3, Esbjerg 1987, s. 139-140.
- <sup>38</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Folk til dampbugerskibet 1863-1865; Munchaus Petersen, 1984, bd. 2, s. 133-135, og bd. 3, 1987, s. 115.
- <sup>39</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Folk til dampbugerskibet 1863-1865, Udtog af skibsjournalen.
- <sup>40</sup> VILA, Sankt Thomas Guvernement, Udtagne sager, Muddermaskinen og dykkerklokken 1865-1877, Skrivelse af 09. februar 1864 fra

- Zeilau til præsidentskabet for Sankt Thomas.
- <sup>41</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Folk til dampbugskibet 1863-1865, Skrivelse af 09. maj 1865 fra M. Lauritzen til Finansministeriet.
- <sup>42</sup> Fridlev Skrubbeltrang, *Dansk Vestindien 1848-1880. Politiske brydninger og social uro*, Kbh. 1966, (=Vore gamle tropekolonier, bd. 3), s. 96-97; Larsen, 1928, s. 286 og 316 og 339.
- <sup>43</sup> Birger Thomsen, *Skonnerten VIGILANT. Myte og dokumentation*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1980, s. 89-101; David M. Hamilton, *The Schooner VIGILANT of St. Croix. The Last Baltimore Clipper*, Sankt Croix 1999.
- <sup>44</sup> Cavling, 1894, s. 44-45.
- <sup>45</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sager 943/1867 og 1408/1905; Larsen, 1928, s. 249.
- <sup>46</sup> Hansen, 1927, s. 167-168.
- <sup>47</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sag 1408/1905.
- <sup>48</sup> *Itinerary of Steamships and Packets Calling at Saint Thomas 1878*, Sankt Thomas 1878, s. 24; *Lovtidende 1873-B*, s. 1; *Lovtidende 1877-B*, s. 52; *Lovtidende 1885-B*, s. 49-57.
- <sup>49</sup> *Lovtidende 1877-B*, s. 52.
- <sup>50</sup> *Lovtidende 1893-B*, s. 5-6.
- <sup>51</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Havneadministrationen 1909-1912, Skrivelse af 07. december 1910 fra Carstensen til havnerådet og dettes skrivelse af 04. marts 1911 til Finansministeriet.
- <sup>52</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Havneadministration 1909-1912.
- <sup>53</sup> H. G. Brock & Philip S. Smith & W. A. Tucker, *The Danish West Indies. Their Resources and Commercial Importance*, Washington DC 1917, s. 13-14; CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr og karantæneanstalt på Buck Island 1913-1917.
- <sup>54</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905, og pk. 341, j.sag 943/1867, og pk. 897, Fyr og karantæneanstalt på Buck Island 1913-1917.
- <sup>55</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr og karantæneanstalt på Buck Island, Skrivelse af 01. december 1915 fra Sankt Thomas havneråd til Finansministeriet.
- <sup>56</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905.
- <sup>57</sup> *The Saint Thomas Times Almanac and Popular Mercantile Advertiser for the Year 1880*, Sankt Thomas 1880, s. 34-36; J. N. Lightbourn (ed.), *The Saint Thomas Packet Register for 1883*, Sankt Thomas 1883, s. 8-10; CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr- og karantænestationen på Buck Island 1913-1917, Takst for lodsning ... 11. juli 1907 og 20. oktober 1913.
- <sup>58</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Bestyrelsen af Sankt Thomas havn 1904-1913.
- <sup>59</sup> *Lovtidende 1873-B*, s. 12-16; jfr. Departementstidende 1867, s. 625 (lov af 21. juni 1867), og s. 842-846 (anordning af 9. august 1867).
- <sup>60</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr- og karantæneanstalten på Buck Island 1913-1917, Skrivelse af 23. juni 1915 fra Sankt Thomas havneråd til Finansministeriet.
- <sup>61</sup> *Departementstidende 1851*, s. 625-626.
- <sup>62</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sag 934/1867.
- <sup>63</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sag 934/1867.
- <sup>64</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Royal Mail til guvernør Hans Henrik Berg 23. maj 1861.
- <sup>65</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Saint Thomas Marine Repairing Slip til guvernør Hans Henrik Berg 23. maj 1861.
- <sup>66</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Havneme-steren til præsidentskabet 04. februar 1857.
- <sup>67</sup> *Departementstidende 1862*, s. 168-170 og 396-397.
- <sup>68</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 899, Kontrakt af 02. maj 1863.
- <sup>69</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 894, Dykkerapparatet.
- <sup>70</sup> Larsen, 1928, s. 288; *Tidsskrift for Søvesen 82, 1911*, s. 37-38; CCB, Sankt Thomas havn, pk. 894, INGOLFs sprængninger i havnen 1909-1910, Skrivelse af 08. juli 1909 fra Sankt Thomas havneråd til Finansministeriet.
- <sup>71</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 896, Uddybningsarbejder i Sankt Thomas havn II.
- <sup>72</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862, Skrivelser af 08. august 1839 og 15. april 1841 fra rådet til Generaltoldkammeret.



- <sup>73</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862.
- <sup>74</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862.
- <sup>75</sup> Marius Vibæk, *Royal Mail og St. Thomas*, i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1949, s. 94-96.
- <sup>76</sup> *Rules, Regulations and Table of Rates for the Saint Thomas Marine Repairing Slip*, Sankt Thomas 1861.
- <sup>77</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862.
- <sup>78</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 895, Flydedokken 1862-1912, og pk. 894, Sagen om Orkanhullet 1862-1870.
- <sup>79</sup> *Betænkning over Forholdene paa de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1903, s. 114.
- <sup>80</sup> *Collection of the Most Important Laws, Ordinances, Publications etc., valid or referring to the Danish West India Islands ...*, Kbh. 1884, s. 103; *Departementstidende 1863*, s. 983-984; G. A. Philips & Co.: *Commission Merchants, Ship Brokers, Saint Thomas, W.I.*, Sankt Thomas 1876, s. 20-23; Charles Edwin Taylor, *An Island of the Sea*, Sankt Thomas 1895, s. 13-15.
- <sup>81</sup> *Ministerialtidende 1897-A*, s. 111-113.
- <sup>82</sup> Theodor de Booy & John T. Faris, *The Virgin Islands. Our New Possessions and the British Islands*, Philadelphia 1918, s. 96.
- <sup>83</sup> Møller, 1910, s. 481.
- <sup>84</sup> Brock & Smith & Tucker, 1917, s. 15-16; Luther K. Zabriskie, *The Virgin Islands of the United States of America*, New York 1918, s. 73-74.
- <sup>85</sup> Bernhard von Petersen, *En historisk Beretning om de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1855, s. 90-91.
- <sup>86</sup> Charles Edwin Taylor, *Leaflets from the Danish West Indies*, London 1888, s. 96-98.
- <sup>87</sup> Kjær, 1934, s. 26-28; Cavling, 1894, s. 65-69.
- <sup>88</sup> Larsen, 1928, s. 364; *Admiral Henri Konows erindringer*, udg. ved Tage Kaarsted, bd. 2, Århus 1967, s. 60; Peter Hoxcer Jensen, *From Serfdom to Fireburn and Strike. The History of Black Labour in the Danish West Indies 1848-1916*, Sankt Croix 1998, s. 160-161.
- <sup>89</sup> Kjær, 1934, s. 83-84 og 94.
- <sup>90</sup> Brock & Smith & Tucker, 1917, s. 15-19; Zabriskie, 1918, s. 64-65.
- <sup>91</sup> Taylor, 1905, s. 9 og appendix; Taylor, 1888, s. 96.
- <sup>92</sup> *Lovtidende 1906-A*, s. 457-461 og 489-503.
- <sup>93</sup> CCB, pk. 613, Bemærkninger til lov af 6. april 1906 om bestyrelsen af Sankt Thomas havn.
- <sup>94</sup> CCB, pk. 945-947, Vestindisk Kompagni 1910-1917; Larsen, 1928, s. 339-344; *Green's Danske Fonds og Aktier 1914*, bd. 2, Kbh. 1914, s. 202-203; Brock & Smith & Tucker, 1917, s. 15-16; Zabriskie, 1918, s. 66-73.
- <sup>95</sup> H. C. V. Møllers privatarkiv nr. 6012 i Rigsarkivet, især pk. 22-26.
- <sup>96</sup> *Danmarks Traktater og Aftaler med fremmede Magter efter 1814*, udg. af Udenrigsministeriet, bd. 7, 1951, s. 581-595.
- <sup>97</sup> Taylor, 1905, s. 4-5.

# Management of the Port of St. Thomas during the 19th and Early 20th Century

## *Summary*

In the 2000 edition of the yearbook of the Danish Maritime Museum the author wrote an article about navigation to the Port of St. Thomas between 1816 and 1917. In this year's edition the harbour itself is described, with its people and facilities in the form of vessels, lighthouses, buoys, pilots, dredging activities, slipway, floating dock, coal-filling facilities, wharf installations etc. through the 19th and early 20th century.

The descriptions are primarily based on unpublished source material in the Danish National Archives.

The harbour master was responsible for everybody and everything in the harbour. He was often an experienced naval officer, and the income he received from his position was quite considerable. He had a number of people to assist him, amongst others a second-in-command assistant harbour master, pilots, boat rowers and dockers, and from 1907 also a harbour engineer.

The harbour in St. Thomas had a number of vessels at its disposal, such as pilot boats, gigs and from 1864 a steam tug. Furthermore the harbour master kept a careful eye on bumboats and ferry boats, which all had to have his official authorisation.

The harbour's first lighthouse was built at the seaward approach in 1814. It was renovated in 1872 and again in 1912. In 1916 a powerful approach light was established on Buck Island south of St. Thomas. Among the other navigational aids were a number of buoys and beacons at dangerous cliffs and shallow water. In the harbour basin itself a number of warping buoys and mooring buoys were laid out.

It was up to the ship's masters whether or not they used the pilot service. About one-third of all

the ships calling at the port took a pilot on board, the rest saved the cost of a pilot and kept the responsibility themselves.

Apart from a few reefs which were relatively easy to remove by explosion the depth of the sea approach was 28 feet, and in the harbour basin itself up to 36 feet. However, the continually increasing draught of the ships made it necessary in the 1860's to commence work on deepening the harbour. A powerful steam-driven mud machine with three barges was built in Copenhagen and sent to St. Thomas in 1864, and the following year the harbour received a diving bell. Between 1864 and 1873 the whole harbour was dredged to a depth of between 24 and 30 feet, and at the same time a passage was dug through the tongue of land at Hassel Island to improve the water circulation in the harbour and thus also the health conditions. From 1910 to 1912 the harbour was deepened even more, thus ensuring a depth of 30 feet along the most important quays.

In 1843 a modern marine repairing slip had been opened, which was capable of taking even the largest Royal Mail steamers ashore. No other harbours in the West Indies could compete with St. Thomas in this respect.

Soon, however, larger and more efficient repair facilities were needed, so in 1875 a 250-foot floating dock was inaugurated. The closest competitor to this was situated far away, on Bermuda. The dock company in St. Thomas also had large quays with well-equipped engineering shops and coal-yards.

From the 1840's on coal became an important product in St. Thomas, which served as a coal-filling station for many transatlantic liners and steamers in regional traffic. The coalyards in the Danish harbour were the largest in the West

Indies. The coal was traditionally loaded and unloaded by black women, who continued to have a monopoly in this field until the beginning of the new century, when they gradually received competition from electric cranes.

From 1902 the Danes made a supreme effort to

make the harbour more efficient and competitive. Besides the improvements already named they implemented the construction of the enormous quay, which even today is still the place where many cruise ships moor, and is still the basis for St. Thomas' well-being.

## Niels Ole Kiil: Alternative Rejser

*Forfatteren til nedenstående artikel behøver ingen nærmere præsentation, da årbogens læsere uden tvivl vil nikke genkendende til navnet. Forfatteren har da også skrevet en række interessante artikler op gennem 90-erne og fortsætter således her sin erindringsrække om sine år til søs.*

### ALTERNATIVE REJSER

#### Del 1

Med De Forenede Staters indtræden i 2. Verdenskrig kom forfatteren til, på nærmeste hold, at opleve krigens dramatiske realiteter, en torpedering i Midtatlanten, hvor 30 ud af 60 besætningsmedlemmer omkom, inklusiv kaptajn og tre styrmænd. Kun den fjerde, den yngste, der skriver disse linjer, overlevede og var i 17 døgn fører af en beskadiget redningsbåd under sejl, truet i troperne af vandmangel og andre genvordigheder.

Efter tilbagekomst til New York fulgte en tiltrængt, afslappende periode som »night relief officer« i skibe tilhørende rederierne United Fruit Company og American President Lines. Derefter atter udmønstring til konvojsejlad med adskillige rejser på den barske Nordatlant. Af og til meldte tanken sig om, til en afveksling, at besejle andre farvande, hvor man vel også kunne gøre nytte. Ved tilfældighedernes spil blev dette ønske realiseret.

Der fulgte nu nogle rejser mellem New York og Centralamerika. Derefter en ret så usædvanlig rejse (omtalt i del 2), der gik ud på, for De Forenede Nationer, at bringe den første last nødforsyninger fra U.S.A., til nogle af Europas hårdtest betrængte områder. Men først et par generelle betragtninger om systemet, hvorunder skibene hos amerikanerne blev anvendt i krigstid.

I perioder, hvor der på havene er fred og ingen fare, kan man, når der ses bort fra specialskibene, opdele tørlastskibene i carginers og trampskibe. Førstnævnte beskæftiges i faste ruter, medens sidstnævnte henter ladninger, hvor de med fordel er at finde. Bryder en krig ud, vendes der op og ned på systemet i og med, at rederne iflg. landets love kan tvinges til midlertidigt at afgive deres tonnager til de respektive myndigheder. Som krigssejlere erfarede vi, at således forholdt det sig også i U.S.A., hvor vi tilfældigvis befandt os. Uanset rederiets navn kom vi til at sejle under W.S.A. (United States War Shipping Administration), der bestemte hvor og hvorledes skibene skulle anvendes.

De betrængte, væbnede oversøiske styrker havde naturligvis første prioritet til at få deres presserende behov opfyldt, såvidt det lod sig gøre. Dette medførte, at der måtte

skæres ned på de mindre vigtige sø- og landstransporter. På de vestindiske øer hobede usolgt sukker sig op, medens der periodevis i U.S.A. end ikke var dækning for de sparsomt tildelte rationeringsmærker. Sukker var i øvrigt en af de få varer, der var rationet. Medbragt fra Cuba blev en bærbar pose sukker modtaget med begejstring hos dansk-amerikanske venner.

Det ansete amerikanske rederi United Fruit Company, kendt under navnet »The Great White Fleet«, sejlede i fredstid mellem New York og Centralamerika i passagerfart og som bananimportør.

Når en evt. forurettet matros hørte rederiets slogan, kunne han finde på, efter »Fleet«, at tilføje »Plenty of work and nothing to eat«. Da kosten i amerikanske skibe normalt er god, var det nok en grov overdrivelse. Ved krigsudbruddet måtte rederiet dog aflevere hele sin flåde til W.S.A., men kunne iflg. gældende regler få lov til i ny og næ at låne et fremmed skib til afhjælpning af et akut behov. Da også de andre rederier måtte følge trop, kan der ikke have været tale om afstraffelse.

Et af de lånte skibe blev S/S EL MUNDO, omtalt i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1993. Mit ønske om, til en afveksling, at prøve noget andet, gik dermed, som indledningsvis nævnt, i opfyldelse. Det blev til flere rejser til de områder, hvor United Fruit sejlede i fredstid. Den værste periode, med tyske ubådes rystende antal sænkninger af allierede skibe langs Amerikas østkyst, var heldigvis overstået, men sydover skulle der fremdeles sejles i konvoj, da torpederinger stadigvæk forekom. Efterhånden bedrede forholdene sig dog så meget,

at vi af og til måtte sejle alene inden for det Caribiske Havs områder.

Lasten til den første og også de efterfølgende rejser, indtog vi vi ved en af de pierer, som rederiet disponerede over nederst på sydspidsen af Manhattan, tæt ved Battery Place, hvor Det Danske Generalkonsulat havde til huse i en skyskraber af middelhøjde, (iflg. amerikansk målestok). Rejsens mål var Cristobal i Panama Canal Zonen.

Under de herskende unormale forhold måtte vi tage imod lastpartier i den rækkefølge, hvori de ankom fra afskiberne. Det blev derfor så som så med lasteplaner og stabilitetsberegninger. Ankom tomme, men dog nye colaflasker først, blev de stuvet nederst, mens tonstunge ruller af newsprint (avispapir) kunne placeres øverst i lastrummene. Vi måtte acceptere United Fruits dispositioner, så længe vi ikke kunne bevise, at skibets sødygtighed ville blive mangelfuld. Forøvrigt lastede vi alt muligt mellem himmel og jord, forbrugsvarer af alle mulige slags, lige fra kosmetikvarer til cigaretter og spiritus i enorme mængder. De langfingrede holdt nallerne fra papirrullerne, men mange cigaret- og whiskykartoner viste sig at være halvtomme ved udlosningen.

Det blev for så vidt ikke bedre, da jeg erfarede, at vi også skulle befordre et antal dækspassagerer, for hvis velvære jeg som skibets l. styr. måtte være ansvarlig. Det lød mærkeligt, da vi jo havde en udmærket »chief steward« til den slags opgaver, så jeg protesterede højlydt. Det viste sig, at passagererne var firbenede drøvtyggere, 12 kostbare kvier og avlstyre. Man prøvede at for-

milde mig med en forsikring om, at det drejede sig om pæne dyr, der ville rejse anbragt i hver sin boks. Om fjas mellem kønnene kunne der således ikke blive tale. De kunne højst skele til hinanden.

Da der ikke var nogen vej udenom engagerede jeg vor flinke, spanske bådsmænd som underentreprenør. Jeg slap ikke for et besøg fra Det Amerikanske Landbrugsmi- nisterium, der skulle vide, om jeg nu også var kompetent til den mig påtvungne opga- ve: »Were you brought up on a farm«? Det var jeg ikke, men man accepterede, at jeg havde tilbragt sommerferier hos familie på landet.

Det kom nu til at gå meget godt, bortset fra at vore marinegaster i smug morede sig med at blæse cigaretrøg i tyrenes næsebor. »Sitting Bull« kunne have været et passen- de navn til den flotteste tyr, opkaldt efter indianerhøvdingen, men på navneskiltet, som gasterne havde fremstillet, stod der »Shitting Bull«, måske en stavfejl, da ikke alle gasterne var high school graduates.

På agterdækket var »Farmen« indrettet med duftende høstakke, og hvad der ellers var nødvendigt for dækspassagerernes be- kvemmelighed. Det var årstiden, hvor træk- fugle var på vej mod syd. Flokke af gratister slog sig ned hos os i de uventede, bekvem- me omgivelser. De forlod os i nærheden af vort bestemmelsessted, efter at have kvitte- ret for turen med en daglig morgensang. Rejsen var forløbet uden de store proble- mer.

Vor første vestindiske landkending havde vi i øvrigt til fælles med Columbus, der dog allerede var der den 12. Oktober 1492. Han

gav øen navnet San Salvador, omend der oftest på kortet står Watling I. eller Guana- hani, som skulle være navnet de indfødte benyttede, indtil de så skammeligt blev udryddet af de invaderende spaniere. Så vidt jeg husker kunne man ved forbisejlin- gen fra skibet se et monument til minde om den berømte søfarer, og den enorme betydning, på ondt og godt, som hans op- dagelse skulle få for eksisterende og kom- mende folkeslag.. Alt tyder dog på, at det var nordboerne, der først opdagede Ame- rika, og at de indfødte havde fået en tåleli- gere skæbne, dersom disse tidlige opdage- re havde haft kraft og styrke til at etablere en permanent bosætning.

Vort første stop var Guantanamo, U.S.A.s vigtige flådebase, der i sin tid blev oprettet til forsvar for ruten til Panamakanalen. Den store beskyttede base er, trods Cuba- nernes protester, også i dag under Stars and Stripes. Under vort ophold lå vi, sam- men med mange andre skibe, i sikkerhed til ankers bag netspærringer. Vi havde pas- seret adskillige øer, rundet Cubas østligste hjørne og gennemsejlet »The windward passage«.

Ved ankomsten til Panamakanalen kun- ne det måske være gået galt. Da lodsens kom ombord, fortalte han, at havde vi fort- sat nogle få favne længere frem, kunne der være blevet åbnet ild mod os, da vor kap- tajn (MacKensie) havde overset en spærre- grænse. Mon vi dog ikke først havde fået et varselskud? Losningen, der strakte sig over nogle dage, gik straks igang. Vore passage- rer blev afhentet af rette vedkommende. Senere skulle vi fortsætte til Santa Cruz del

Sur på Cubas sydside, hvor en sukkerlast ventede på os.

Cristobal, der er kanalzonens nordligste havn, har som nærmeste nabo et broget, pulserende byområde, hvor barer og kinesiske spisesteder lå side om side i uoverskuelige mængder. Menneskemylderet var ubeskriveligt, præget især af de tilstedeværende amerikanske soldater i deres smarte, lyse khakiuniformer. Man traf dem på barerne, og i Y.M.C.A. (K.F.U.M), hvor man altid kunne overvære drabelige sportskampe og andre former for underholdning. På barerne kom man let i snak med de unge mennesker, der gerne ville høre nyt fra fremmede. Stramtandet militærpoliti, på farten to og to, var konstant på jagt efter delinkventer, der ulovligt var udeblevet fra tjeneste. Der var konstant gevinst.

I kanalzonen og på Cuba var cola med rom en yndet drik. Mærket »Metusalem« på romflasken skulle borge for at indholdet havde den rigtige alder. Som tjenstgørende på et statsejet skib, kunne vi til U.S.A. på hver rejse toldfrit medtage fire flasker spiritus (hard liquor), der dog ikke måtte drikkes ombord.

I Santa Cruz del Sur på Cubas sydkyst kom vi ikke i land. Der blev lastet på en ankerplads ret langt ude, hvortil det store sukkerparti blev bragt i pramme. Den brune, uraffinerede råsukker blev eksporteret i jutesække i en størrelse og vægt som forekom ganske urimelig. Det generede tilsyneladende ikke de sværlemmede havnearbejdere, der i tropevarmen og med en drabelig havaneser i mundvigen håndterede de blytunge sække, som var de fyldt med

gåsedun. Med et skulderkast blev sækkene lagt lagvis i rad og række nøjagtigt, som de skulle være stuvet.

Tilbage i Guantanamo sluttede vi os til en nordgående konvoj og kunne nogle dage senere aflevere sukkerlasten til et Tate and Lyle raffinaderi ved East River. Derefter skulle vi nok engang tilbage til Panama-zonen med en last, der i det store og hele var som den just gennemførte. Det skulle dog vise sig, at der var forskel.

Umiddelbart inden vi, hos United Fruit, var tillastet, og medens der endnu var plads øverst i en af lugerne, bragte et bemærkelsesværdigt køretøj en fornem bronzesarkofag frem under en af lastebommene, der løftede og placerede sarkofagen i lugen. Der medfulgte en imponerende samling lægeerklæringer og balsameringscertifikater, som jeg fik overbragt til videregivelse til rette vedkommende. Ej heller manglede der en l.Kl. passagerbillet, udfærdiget med afdødes navn. Det blev oplyst, at vor passager var en hensøvet rigmand, over for hvis uhelbredelige sygdom selv det dyreste nordamerikanske hospital kom til kort. Nu skulle han sejles hjem for at blive stedt til hvile i hjemlandet.

Rejsen sydover og havneopholdet forløb som den foregående, men denne gang skulle vi have returlast direkte fra Kanalzonen, der var ind- og udskibningshavn for hovedparten af de omliggende naborepublikker. Vi indlastede således et meget stort parti Columbia kaffe, saltede oksehuder, balsatræ, plantefibre til rebslagerier og mange andre nyttige ting.

Det mest spændende var 15 tons sølv, som jeg ventede bragt ombord under politiskorte, men det var ikke tilfældet. Uledsaget, rullende på åbne trucks, kom et stort antal matte, aluminiumslignende barrierer, for hvis modtagelse jeg måtte kvittere. Modtageren i U.S.A. var ikke Fort Knox, amerikanernes bombesikre opbevaringssted i sydsstaten Kentucky, hvor de federale guld- og sølvreserver normalt befinder sig. Ej heller var det en sølvsmiede, men den prosaiske, men vigtige krigsflyindustri, hvor metallet havde vist sig uovertruffet til sensible lejer i flymotorer.

Det undrede mig, at der fremdeles havde været sølv tilbage i Latinamerika. De spanske erobrere, Los Conquistadores, havde ellers i sin tid gjort deres bedste for at fylde skatkamrene, hos de spanske konger og hos adelen, med hjembragte rigdomme.

Ved tilbagekomsten til New York lå vi en dags tid på strømmen, inden vi kom til kaj. I spøg drøftede vi, om nogen mon ville savne en enkelt af de tunge barrierer. I et bøjereb kunne en sådan vel sænkes udenbords og hentes efter mørkets frembrud. Dog manglede ikke en eneste barre ved partiets aflevering, og alle slap for en tur i Sing-Sing.

På de to følgende rejser bragte vi de sædvanlige former for stykgods til Havana og sukker som returlast fra nærliggende havne. Havana, øens hovedstad, er kendt som en spændende, smuk og historisk betragtet meget interessant by, hvis historie går tilbage til Spaniens storhedstid. Havnen var udskibningssted for de enorme rigdomme af sølv og guld, som man hentede i de nærlig-

gende fastlandsområder. Ved havneindsejlingen ses fremdeles Morro Castle, der skulle beskytte mod jævnlige, engelske fribytterangreb, der bl. andet forekom i Elisabeth Den Førstes regeringstid. De med guld og sølv tillastede galeoner var ofte udsat for angreb fra vovehalse som Francis Drake, Walter Raleigh, John Hawkins og ikke mindst den mest frygtede Henry Morgan. Adskillige spanske galeoner blev på hjemrejserne orkanernes bytte og forliste på revene med mand og mus.

Vrag, der rummer store kostbarheder, har ligget næsten urørt til vore dage, hvor det med moderne dykkerteknik er blevet muligt at hente store mængder af ædle metaller og andre kostbarheder op i dagslyset.

Da vi ikke så nogen umiddelbar mulighed for skattejagt i Havana eller omegnen, benyttede vi på skift vore fridage til at være turister, men vi var naturligvis kun en beskedent erstatning for den turiststrøm, som i fredstid var tiltrukket af øens seværdigheder, badestrandene og det dejlige klima. Nu havde amerikanerne fået andet at tænke på.

I havnen lå der et flot hvidmalet svensk »frit lejde« skib. Et sådant kunne, med de krigsførende magters tilladelse, hente udenlandske mangelvarer hjem til egen nations forbrug. På en eksklusiv danse-restaurant traf vi de svenske officerer i elegante nystrøgne, hvide uniformer. De var dog, forståeligt nok, mere interesseret i at svinge de smukke damer end i at snakke med os.

Vor egen stedkendte purser tog os med til



en af byens berømteste turistattraktioner, baren »Sloppy Joe«, som i fredstid var Hemmingways og andre kendte personers tilholdssted. Stedet var prydet af de pågældendes autografer og tegninger overalt, hvor der var vægplads i lokalerne. Også museumsbesøg blev der tid til, omend man i det dejlige vejr helst opholdt sig uden-dørs. De ægte turister var som før nævnt forsvundet som følge af krigen, og hverken vi eller svenskerne fyldte ret meget i landskabet. Til gengæld var vi i rigt mål erstatet af amerikansk militærpersonale af alle våbenarter og grader. Man så dem nyde fritiden med rom og coca-cola samt lignende, under palmerne ved hovedstrøgets fortovs-restauranter, i den amerikanskprægede regeringsbygningens nærhed. Her kunne de i ro og mag betragte det forbipasserende talrige, lette, elegante kavaleri, hvilket man vel kunne kalde en uskyldig fornøjelse. Kavaleriet havde tilsyneladende gyldne tider – formentlig mere gyldne end i fredstid. Fra vor side gik vi aldrig U.S. Navy, fodfolket, jager- eller bomberpiloterne i bedene, hvorend vi traf dem. Hvorfor skulle vi dog det? Vi var jo også hjemmefra som følge af en krig, som vi var fælles om at få afsluttet jo før jo bedre. Så vidt jeg husker, forholdt det sig også således, at vi aldeles ikke var interesseret i deres damer, dog med forbehold for evt. hukommelsessvigt.

Karambolage havde vi derimod en aften med en taxachauffør. Da han skulle aflevere os ved skibet, forlangte han en ublu betaling. Da vi ikke kunne blive enige, foreslog han at køre os til politistationen, for der at opnå en afgørelse. Som sagt så gjort – vi fik medhold, og blev gratis kørt tilbage

til skibet. Det var længe før Castros magt-overtagelse, men flere steder i Sydamerika var det kendt, at politiet ikke lod sig ulejlige uden at kvittere med en gang bank. Det havde vi ikke skænket en tanke, men her var vi heldige.

Efter udlosningen sejlede vi østover til en fredelig og smukt beliggende cubansk havn, Puerto Padre, hvor vore lastrum atter blev fyldt op med tunge sække, der indeholdt de søde sager.

Det blev foreløbigt til ialt seks udlånsrejser til Centralamerika, fire for United Fruit, to til Panama Kanal Zonen og to til Havana. Senere en for Grace Line til Venezuela og en til Puerto Rico for Bull Line. Sidstnævntes navn havde dog, såvidt vides, ingen tilknytning til nogen tyreeksport. Nok engang skulle det vise sig, at vort skib kunne bruges til andre formål. Vi blev udlånt til U.N. – De Forenede Nationer – finere kunne det ikke være, men mere herom vil følge, dog først et par linjer om den forudgående rejse til Venezuela.

Det amerikanske rederi Grace Line Inc. var ejer af en snes skibe, hvormed man fortrinsvis sejlede i passager- og fragtfart mellem New York og Vestkysten af Sydamerika. Halvdelen af skibene, de største, passagerskibene, havde helgenindenavne som f.eks. SANTA BARBARA - CLARA - INEZ ELENA - ISABEL - LUCIA etc. De mindre skibe sejlede på Caribien, men alle var nu underlagt War Shipping Administration, hvorfor man foreløbigt måtte tage til takke med at låne EL MUNDO til en enkelt rejse til Venezuela. Bestemmelsesstederne var La Guaira og Maracaibo, det førstnævnte er havnebyen

for hovedstaden Caracas, det andet byen, der ligger ved søen af samme navn i landets olierige område.

Lastningen af varesortimenter, svarende til de foregående rejsers, foregik problemfrit ved rederiets pier oppe i North River. Ligeså var det med nedrejsen til La Guaira. Fra vor kajplads i denne havn havde vi som baggrund en nærliggende bjergside, tæt bebygget med maleriske selvbyggede småhytter, bestrøget med spektrets forhåndenværende farverester. Der var noget kolonihaveagtigt over bebyggelsen, men det var ikke just dansk standard, den stejle bjergskråning virkede fremmedartet. Hytternes beboere var næppe velhavere, men sådanne fandtes der dog også i den gamle bydels fornemme huse i spansk stil. Som gæster i et af disse kunne vi beundre den vidunderlige gårdhaves blomsterflor, siddende udendørs ved et veldækket bord. Dette charmerende værested, der på spansk hedder el patio, betragtes som en selvfølge i de ældre klassiske bydele.

Nogle af vore folk berømmede en tur til hovedstaden Caracas, der ligger højt oppe i bjergene. Den foregik sammen med stedkendte englændere, officererne fra et skib i kystfart, der lå agten for os. Med godt halvdelen af vor last afleveret sejlede vi videre til Maracaibosøen, hvortil der ikke er adgang for dybtgående skibe. Det skyldes en genstridig sandbarre, som ikke lader sig flytte eller holde åben.

De store, oceangående tankskibe glimrede ved deres fravær fra dette, et af verdens rigeste olieområder. Råolien måtte udskibes på anden vis. Rafinaderier blev oprettet

på de nærliggende hollandske, vestindiske øer, Aruba og Curacao. De har begge de store vanddybder, som nutidens tankskibe kræver. Problemet med barren blev løst med bygning af en regulær flåde mindre tankskibe med beskeden dybgang – de såkaldte moskitotankere.

Disse minitankere, der havde en lasteevne på 3000 ts, sejlede dag og nat i endeløs sporvognsfart mellem oliefelt og rafinaderi. Ved nattetide i fredstid, var området belyst af de mange toplanterner. I sin tid var jeg ret ofte med tankskib på Aruba, hvor meget kan have ændret sig siden. Mon ikke moderne rørledninger i dag har erstattet moskitoerne?

Fra Maracaibo sejlede vi til Aruba, lå der natten over og fortsatte nordpå i konvoj. Anløb den cubanske havn, Nuevitas, lastede ca. 8000 ts. sukker, som vi bragte til New York, metropolen, som efterhånden var blevet vor »home away from home«. Her ventede en ny og anderledes opgave på os.

#### *ALTERNATIVE REJSER*

##### *Del 2*

### **I De Forenede Nationers Tjeneste**

Den 24. oktober 1945 er stiftelsesdatoen for F.N., de Forenede Nationers verdensomspændende sammenslutning, der fremmede forventningen om, at der, efter at den igangværende krig omsider havde fundet sin afslutning, ikke måtte følge andre, og at fred og fordragelighed herefter ville være sikret for al fremtid.

Forberedelserne til organisationens dannelse var igangsat i de forudgåede måneder, og der var enighed om, at der snarest muligt burde indledes afsendelser af hospitalsudstyr og levnedsmidler til det nødstedte Europa. De tyske tropper var på tilbage-tog presset af de allierede, og man fandt, at tiden nu var inde til afskibning fra U.S.A. af den første sending. Planen var, at den skulle bringes til en havn ved Sortehavet, der atter var blevet tilgængelig, og derfra videre med jernbane til Tjekkoslaviet og Polen.

Da den nyoprettede organisation ikke selv rådede over skibe, måtte man låne sig frem hos W.S.A. (U.S. War Shipping Administration). Her fik man overladt dampskibet S/S EL MUNDO, hvis fører var capt. John Mac Kenzie, der havde forfatteren som sin meget unge 1. styrmand.

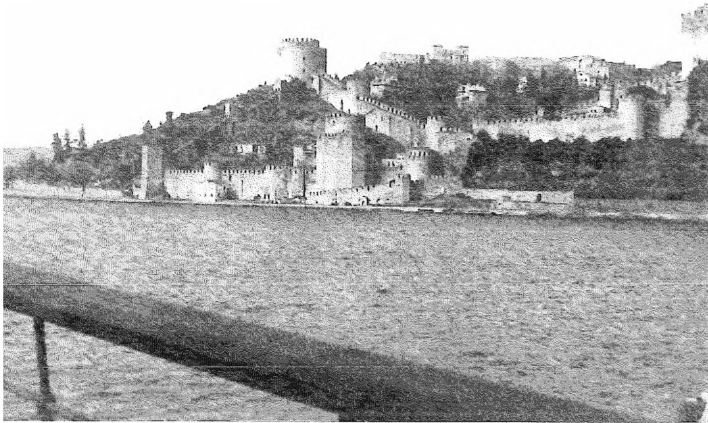
Meddelelsen om denne helt uventede rejse blev af skibets besætning modtaget med begejstring, da den vel ville foregå under frit lejde, enesejlende med fuldt blus på lanterne og den øvrige fredstidsbelysning. Den triste, grå krigsfarve måske overmalet med hvid. Som forbillede forestillede vi os det svenske skib, vi havde set i Havana, og det indtryk dets flotte officerer, i deres hvide uniformer, havde gjort såvel på damerne som på os. Mon ikke vi ville blive sendt til et skrædderi for at blive tilsvarende ekviperet? Det blev vi nu ikke, vi havde gjort regning uden vært.

Næsten alt forblev som hidtil. Total mørkelægning, og fremdeles sejlads som et tilfældigt nummer i en konvoj med kurs mod Gibraltar, ufestligt ledsaget af de kendte grå eskorteskibe, som vi dog nødtigt ville undvære.

En vis forandring kom der dog. En russisk telegrafist dukkede op og meldte sig til tjeneste. Det undrede os, da vi i forvejen havde en udmærket canadisk telegrafist. Den nye mand skulle være hans medspiller, når vi kom på russisk område. Som tolk i øvrigt blev han os til stor hjælp. Han havde en broget fortid, opvokset i det fjerne østen, flygtet dertil med forældrene, da Lenin under revolutionen fik overtaget. Han havde den lidet ønskværdige status som værende hjem- og statsløs.

Lastens indskibning var betroet rederiet American Export Line. Den foregik ved rederiets pier i Hoboken, hvor de danske udvandrerskibe lagde til, da de endnu sejlede. Den nyoprettede afdeling for nødhjælp havde fået navnet U N R R A (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), hvis generaldirektør var den kendte politiker, New Yorks tidligere borgmester, Herbert Lehman. Han bærede os med et besøg, hvor han, til Time Magazine, blev fotograferet, stående ved det første slæng, der skulle hejses ombord. Bærede var nu så meget sagt, sceneriet tog to minutter. Søfolkene, der bemandede skibet, interesserede ham tilsyneladende ikke. Dog var han ikke den eneste, der ræsonnerede: de sejler jo bare.

EL MUNDO blev til max. dybgang lastet med de produkter og materiel, som man skønnede ville være mest påkrævet, fødevarer og hospitaludstyr. Sidstnævnte naturligvis i solide trækasser. En del viste sig dog ved ankomsten, at have været brudt op. Man forstår grunden til at solide stålcontainere med tiden måtte til, for at løse den slags problemer.



Fra en ankerplads i Bosporusstrædet er der udsigt til fæstningsværket Rumeli Hissar (Istanbul), opført i 1452 af Sultan Mohamed II for at bevare kontrollen over strædet, der er forbindelsesvejen til Sortehavet.

(Forfatterens foto)

*From an anchorage in the Bosphorus Strait there was a close view of the old fortification Rumeli Hissar (Istanbul), erected in 1452 by Sultan Mohamed II in order to maintain control of the important passage to the Black Sea.*

*(Author's photo)*

Til en afveksling kunne vi styre næsten ret øst med kurs mod Middelhavet. Alt tydede på, at vi nærmede os krigens afslutning, og at tyske ubåde var i defensiven, ingen generede os undervejs. I Middelhavet var der ryddet op, og iflg. givne instruktioner skulle hvert af konvojens skibe fra Gibraltar fortsætte hver for sig, og vort skib anløbe Piræus for nærmere ordre og gyldig russisk adgangsбилlet til Sortehavet.

Vort første stop blev Mers el Kebir, reden ved Oran, hvor den engelske flåde i 1940 sænkede en stor del af den franske for at forhindre, at den efter, at Frankrig havde kapituleret, faldt i tyskernes hænder. Vort ærinde på stedet var påfyldning af ferskvand. A propos: hvorfor kalder vore svenske brødre det for sött vatten, og nybagt brød for färskt bröd? Uanset dette fortsatte vi østover og holdt os naturligvis strengt til de minestrøgne ruter.

Telegrafisk besked indløb om, at vi nu ikke skulle anløbe Piræus, men fortsætte direkte til Istanbul. Vi passerede tæt forbi Cap Bon, hvor de sidste af Rommels slagne ørkentropper havde været trængt sammen efter nederlaget til Monty. Vi havde en interessant rejse gennem det græske øhav, hvor vi på søkortet kunne aflæse flere af den græske oldtids velkendte historiske navne.

En meget imødekommende tyrkisk lods mødte os ved Dardanellerne, og han blev ombord til vi, med udsigt til Istanbuls berømte moskeer og minareter, kunne lade ankeret falde. Han kom ombord ved spisetid og deltog gerne i vort middagsmåltid, efter tilsagn om at det ikke indholdt svinekød. Fremmede skibes gennemsejling havde i årevis været lukket, så han var glad for, at den udsigt til normale forhold, som vor ankomst indvarslede, snart ville blive en realitet.

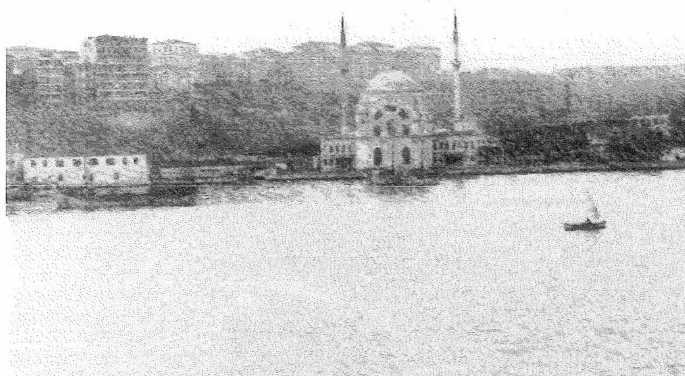
Der gik adskillige dage inden adgangstiladelsen fra russerne nåede frem. Desværre blev der ingen mulighed for at komme en tur i land, så vi måtte nøjes med at betragte stedets seværdigheder på afstand.

En meget elegant og fornem bygning, tæt ved vandkanten, var efter sigende et harem, dog vist ikke længere i brug. Om det var det eller ej kunne dog slet ikke interessere os. På nærmeste hold havde vi Rumeli Hissar, fæstningsværkerne, lige ned til vandet, som Sultan Mohammed II i 1452 lod bygge for at kunne kontrollere strædet.

Vi lettede anker og fortsatte nordpå gennem Bosphorus. En pludselig opstået tæt tågebanke krævede igen opankring. Normalt sker det ved, at man løsner spillets bremse og lader kæden løbe, indtil ankret er i bund. Lodsens forklarede mig, at sådan gik det ikke her. Strædets store dybde nødvendiggjorde en forsigtig nedfiring. I modsat fald kunne den udløbende kæde sprænge spillet og sammen med ankeret gå tabt. Der blev firet med omtanke, men besvær med ankergrejerne skulle senere dukke op.

Vor rejses mål var den rumænske by Constantza, hvor vi blev modtaget af en delegation der kun talte russisk. Som tolk var der medbragt en engelskkyndig kaptajn fra et af de andre skibe i havnen. En traditionel velkomstdrink var en selvfølge, og intet kunne vel være bedre end Metusalemrommen, medbragt fra Cuba. Fejlagtigt troede vi, at det lige var sagen for barske vodkadrinkere. Men nej, de hostede nærmest i panik, og deres tolk brølede: too strong – too strong.

Indklareringen foregik dog fredeligt, og vi udvekslede de oplysninger, som parterne havde brug for. Havn og by vrimlede med russiske soldater. Blodigt sårede fra fronten ankom i hobetal og blev indskibet lige ag-

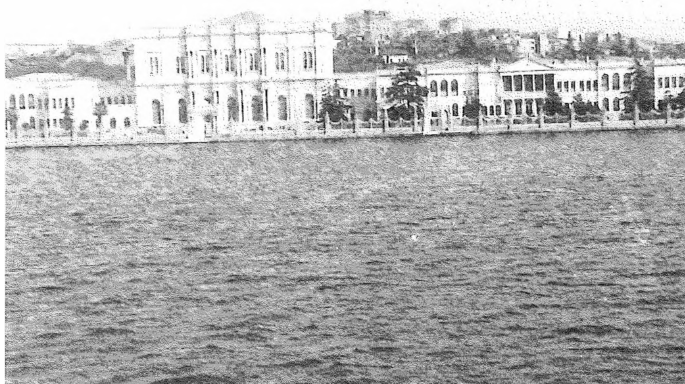


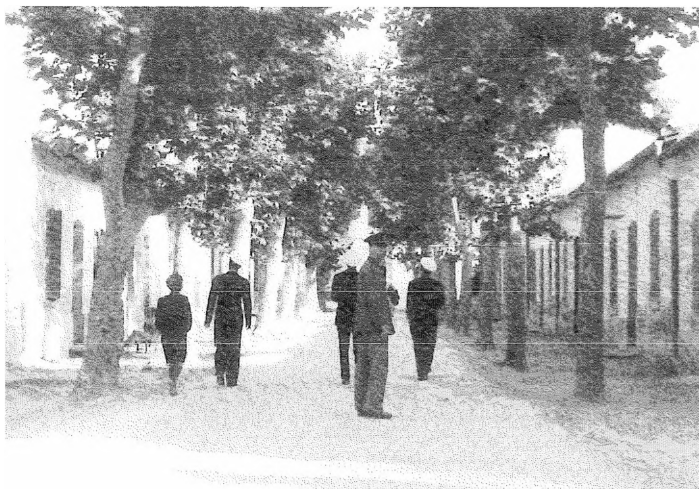
Udsigt var der også til knap så dystre bygningsværker langs vandkanten; en minaretprydet kuppel (øverst) og en smuk, hvid bygning, muligvis et tidligere harem (nederst).

(Forfatterens foto)

*Close by the shore line there were also some less gloomy buildings: a dome flanked by minarets (top) and a beautiful white building, possibly a former harem (bottom).*

(Author's photo)





M/S EL MUNDO's Armed Guard lieutenant Thatcher er et vend i land, medens skibet laster jernmalm i Beni Saf, Algeriet. Hans ledsagere er telegrafisten samt 2. og 3. styrmand.

(Forfatterens foto)

*Armed Guard lieutenant Mr. Thatcher from the EL MUNDO takes a stroll ashore in Beni Saf, Algeria, while the ship is loading iron ore. His companions are sparks (the wireless operator) and the second and third mates.*

*(Author's photo)*

ten for os, på vej til militærhospitaler i det nærliggende Odessa. Jeg kunne genkende passagerskibet, der sejlede frem og tilbage, M/S BESSARABIEN. Det og et søsterskib var bygget nogle år tidligere hos Burmeister og Wain.

Rumænerne, der delvis havde holdt på den forkerte hest, var sat helt ud af spillet, bortset fra at de stod for vort skibs losning. En stram, sortklædt polak var mødt op for at modtage partiet, der var tiltænkt hans nation. Han lagde ikke skjul på, at han var kommunist, og at han af et godt hjerte hadede amerikanerne og al deres væsen,

uanset at de var de medbragte gavers ædle givere. Under hele opholdet havde vi en blandet fornøjelse af hans tilstedeværelse. Han var den eneste ubehagelige person, vi traf i Constantza. Russerne var derimod særdeles omgængelige. 30 år senere, da jeg for det iraqiske statsrederi opholdt mig på værftinspektion i Ukraine, kunne min borddame ved et selskab fortælle, at hendes far var havneadministrator i Constantza i perioden, hvor også jeg var der – et mærkeligt sammentræf.

Den triste oplysning om Præsident Roosevelts død, den 12. april 1945 modtog vi i Rumænien. Til alt held viste hans efterfølger i embedet, vicepræsident Harry Truman, også, at han var den udmærkede og beslutsomme leder, som situationen krævede.

På gader og stræder mødte man forhutlede jøder og sigøjnere, der havde undgået udryddelsen i gaskamrene. Nogle havde familie i Amerika. Dem ville de gerne underrette om, at de var i live, men al postforbindelse var afbrudt. Jeg påtog mig derfor at være kurer, omend det var i strid med gældende regler. Efter vor hjemkomst til New York var jeg rundt hos slægtninge, hvor mine oplysninger kunne vække både sorg og glæde. Flere steder lød det »sit down, and have a Jewish meal«.

Via vor purser kom vi også i kontakt med bedrestillede, rumænske familier, der inviterede os hjem. Stemningen var dog noget trykket. Vi fornemmede, at de før os havde haft tyske gæster. De var meget interesserede i at høre om de amerikanske immigrationsregler. Deres frygt for fremtiden skulle

snart vise sig at være berettiget under det kommende, langvarige rædselsregime.

Vor russiske telegrafist havde til søs klaret kommunikationen på sit modersmål, men efter vor ankomst havde han holdt en meget lav profil. Han var som før nævnt statsløs og forudså derfor, at de bestemende myndigheder kunne slå en klo i ham. Til hans store lettelse var der ingen problemer, og han kunne nu fortrøstningsfuldt gå i gang med al den tolkning, der var brug for. Han var os til stor nytte.

Havnen var sortbørshandlernes eldorado, ganske åbenlyst. Tilsyneladende var russerne aldeles ligeglade med denne trafik. Brugbare ting kunne købes for nogle få pakker cigaretter. Tyske patruljebåde, som besætningerne havde forladt i hast, var efterfølgende blevet ribbet for alt. Blandt fine Plath sextanter og Zeiss prismekikkerter var der frit valg.

Vore frimodige marinegaster forsynede sig med lette håndskydevåben til brug derhjemme på prærien eller andetsteds, hvor man evt. kunne møde en klapperslange. Da vor løjtnant fandt det i orden, gjorde jeg ingen indsigelser. Vor kaptajn blandede sig ikke gerne i petitesser.

Apropos skydevåben. Ved et tilfælde fandt jeg engang i min kahyt, blandt andre papirer, en samling retsdokumenter, der beskrev en hændelse, hvori en af mine for-gængere, også en Lauritzen-dansker havde været impliceret. Han havde været anklaget for »technical manslaughter«, men var blevet frikendt. Til ankers i Vestafrika havde han fra dækket hørt fortvivlede skrig fra



2. styrmand Lyse afprøver skibets nødstyring, der har rattet placeret på dækshuset agterude.  
(Forfatterens foto)

*The second mate Mr. Lyse testing the emergency steering gear, operated from the top of the deckhouse aft.  
(Author's photo)*

en flok fyrbødere, der blev jaget rundt af en rasende og forstyrret kollega, der med fråde om munden fægtede med en kniv. Resolut, og i sidste øjeblik, fik styrmanden fat i kaptajnens revolver, skød og dræbte manden, der før havde optrådt farligt og truende. Retten fandt intet at bebrejde den

indklagede, som jeg år senere traf, da han var fører af et J.L. skib. Han talte ikke gerne om sagen.

Inden udlosningen var tilendebragt, indløb der ordre om, at vi snarest skulle begive os til den tyrkiske havn Ismir (Smyrna), for der at hente en ladning tyrkisk tobak og lakridsrod. Vi regnede med at kunne klare opgaven, men det blev dog ikke tilfældet. Vi måtte forlade Ismir med uforrettet sag. Især lastrum l. duftede stærkt af røget flæsk fra den forrige last.

Også andetsteds kunne lugten fornemmes. Hverken cigaretter eller lakrids ville vinde ved tilførsel af den slags aroma. Ny ordre lød på lastning andetsteds af et mindre sensibelt produkt, jernmalm, fra den algierske havneby Beni Saf vest for hovedstaden Algier. Da lodsens til vort bestemmelsessted kom ombord, udstødte han et vræl. Skibshunden, der havde stået på lur, havde sat sine skarpe tænder i et af hans



ben. Tilstede kom karantænemyndighederne, arresterede og bortførte hunden til undersøgelse for rabies.

Man lovede skibet al landsens ulykker, dersom den bar sygdommen. Jeg havde imødeset, at noget sådant før eller senere kunne ske, og havde advaret hundens sponsorer, som havde bragt den ombord, fra et eller andet værtshus. Risikoen blev dog hånligt afvis med et »Don't you touch our dog!« Da de samme mennesker, i officersmessen, blev konfronteret med hændelsen, meldte alle hus forbi. Nogle påstod endog, at de aldrig havde hørt, at der var en hund ombord. Til alt held viste det sig, at hunden, bortset fra bidskheden, intet fejlede, men vi så den ikke igen.

Normalt generede det arrige bæst ikke nogen af skibets 60 besætningsmedlemmer, når vi var til søs, men den rejste børster og viste tænder, når den i havn løb på folk i landgangstøj, hvis fært den ikke kunne placere. Måske var den miljøskadet efter en ulykkelig opvækst i et støjende værtshus, hvorfra den kunne være blevet købt eller stjålet. Hvem ved? Medlidenhed, udenomsnak og undskyldninger kan man jo altid finde, uanset forbrydelsens grovhed.

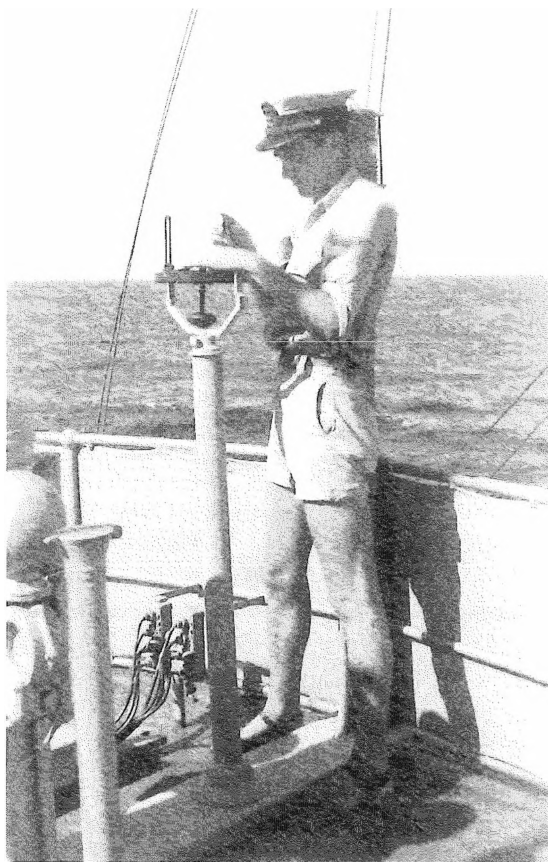
Skibskatten og purser John Nicols udveksler venkabelig morgenhilsen. Katten glæder sig over skibshundens ufrivillige afmønstring i Beni Saf.

(Forfatterens foto)

*The ship's cat and purser John Nicols exchanging friendly morning greetings. The cat is happy about the departure of the ship's dog which involuntarily signed off from the ship in Beni Saf.*

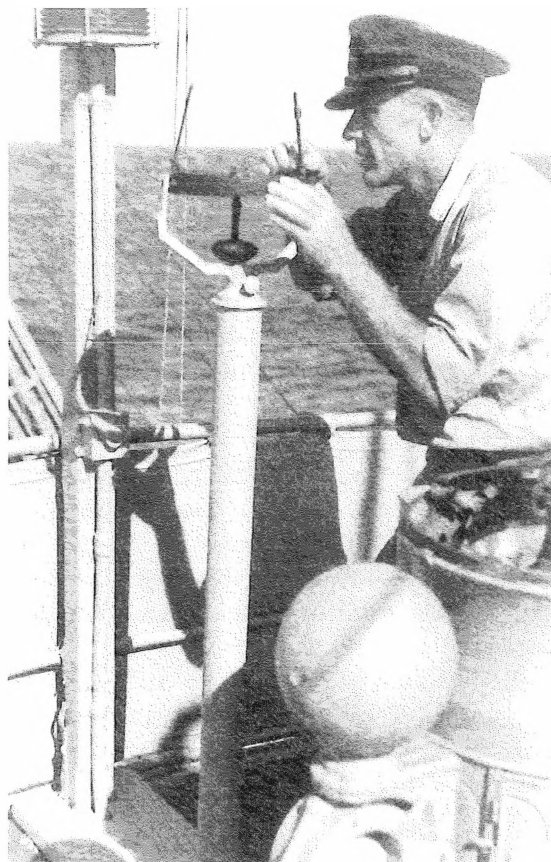
(Author's photo)





2. styrmand ved pejlskiven på styrehusets top, »the monkey island«, gør klar til et azimutsigt. (Forfatterens foto)

*The second mate at the pelorus on »the monkey island« preparing for an azimuth sight. (Author's photo)*



3. styrmand, Jaan Tamm, der har formiddags- og aftenvagten kl. 8 til 12, følger ligeledes den faste regel. (Forfatterens foto)

*The Third mate who has the A.M. and P.M. watches from 8 to 12, also follows the established routine. (Author's photo)*

Nedlastet til mærkerne forlod vi Beni Saf for at lægge os til ankers udenfor, afventende en vestgående konvoj, som vi næste morgen skulle tilslutte os. I nattens løb blæste det op, og en voldsom sø rejste sig. Ved ankerletningen var min plads forude

med tømmermanden ved ankerspillet. Pludselig lød der et brag, et tandhjul var brækket, og spillet sat ud af drift. Den eneste udvej var at kappe kæden, og efterlade den og ankeret på stedet, afmærket med en bøje. Med nedstryger at bryde den svære



Med kølvandet som baggrund slapper 2. styrmand og telegrafisten af på stålplatformen, hvorfra den svære agterkanon ved krigens afslutning var blevet fjernet i New York.

(Forfatterens foto)

*With the wake as background the second mate and sparks relax in the steel platform, from which the heavy aft gun was removed in New York at the end of the war.*

(Author's photo)

kæde var ingen børneleg, da søgangen rev og sled i kæden med voldsomme ryk.

Fra maskinen fik vi beredvillig hjælp af en gruppe med maskinchefen i spidsen. Han greb resolut et pincheben, (en lang, solid stålstang), for at få et kædeled drejet til en hensigtsmæssig bearbejdningsstilling. Ved et voldsomt ryk i kæden gav hans redskab en uventet bevægelse. Dets yderste spids ramte hans næse, der brækkede og fremtrådte blødende med et 90 graders knæk. Det så stygt ud, men 3. mester, der var amatørbokser, viste sig som den rette mand på rette sted. For ham var en brækket næse ikke noget nyt. Han fik næse-

stumpen lirket på plads, og jeg sikrede den med hæfteplaster.

Chiefen var næste dag hos læge i Gibraltar, hvor han fik at vide, at uheldet var grebet an, nøjagtigt som det burde været. Efter plasterets fjernelse en halv snes dage derefter, ville næsen være så god som ny. Forudsigelsen holdt stik. Første gang mester igen så sit kontrafej i spejlet, erklærede han, at han nok var blevet lidt pænere end før. Han var sikkert blevet bragt på andre tanker, dersom der havde været en amerikansk advokat (ambulance-chaser) i nærheden, men det var der altså ikke.

Vore to telegrafister holdt os løbende underrettet om de dramatiske begivenheder, som de udviklede sig fra time til time mod krigens afslutning. Jeg åndede lettet op, da jeg erfarede, at tyskerne havde kapitulert også i Danmark. I konvojen var der et større antal Libertyskibe; et lå lige foran os. Det var fyldt med krigsfanger på vej til Amerika og gav os en fornemmelse af situationen, som den var i færd med at udvikle sig. Alle fangeskibene vendte om. Man ville ikke have flere fremmede gæster af den slags til Amerika. Det virkede ellers meget fredeligt på skibet foran os. I dagslys var der til stadighed fanger på dækket, overvåget af en afslappet, siddende vagtpost, for skams skyld med en automatriffel på skødet, omend flugtforsøg nok var usandsynlige.

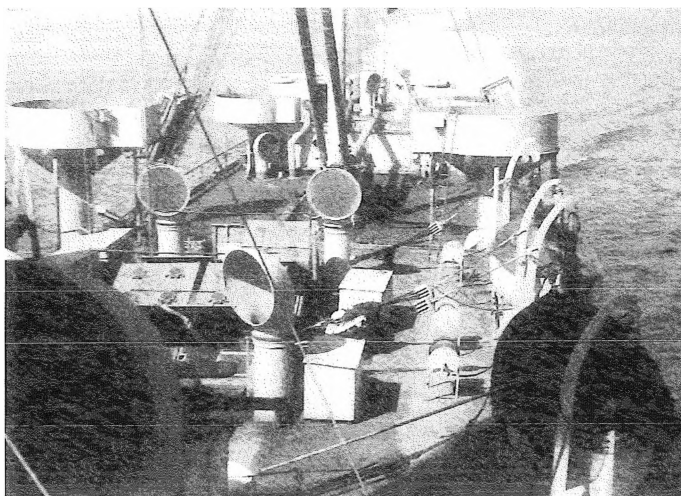
Formentlig belønnet med Chesterfields, Camels og Lucky Strikes bankede tyskerne med flid rust og plettede med mønje. Jeg havde gerne lånt et par mand. Ellers mær-

kede vi såmænd ikke meget til kapitulationen. Der var udsendt ordre om, at al igangværende konvojsejlds skulle fortsætte uændret, da ingen kunne vide, om alle tyske ubådskommandanter ville respektere, at krigen var forbi. Der skulle gå nogle uger, inden også japanerne gav op.

På Times Square var der blevet festet til den store guldmedalje. Da vi ankom, var det atter blevet hverdag. Som det allerede er sagt andetsteds: Pigerne var kysset, og vinen drukket. År senere modtog vi for tjenstmedaljer fra amerikanerne, der åbenbart fandt vor indsats påskønnelsessværdig. Vort hjemlige bagland var længe mere tilbageholdende.

Tyskerne havde kapituleret, men intet tydede på, at japanerne havde tænkt sig at følge deres eksempel. Sejles skulle der for fremdeles. EL MUNDO blev, som tidligere nævnt, udlånt til Bull Steamship Co. Inc., hvis egne skibe fremdeles var bundet af U.S.A.'s regering. På havneområdets Brooklynside lastede vi de traditionelle forbrugsvare til San Juan, Puerto Rico. Denne gang var der virkelig tale om lastning til bristepunktet. Forvalteren, der ledede indskibningen af de mange kolli, var grædefærdig, da en stor papkasse med herrehatte stod tilbage. Jeg bøjede mig, da han så mindeligt bad om, at få den anbragt i forpeaken. Hattemanglende puertorikanere kunne ånde lettet op.

I Atlanten måtte der nu være fred og ingen fare for sejlskibet og for første gang i lange tider, måtte vi nu i rum sø atter sejle med tændte lanterner. Vor tømmer, i daglig tale kaldt chips, blev sat i gang med at befri



Billedet taget over båddækket viser fire af de otte platforme, hvori antiluftskytset havde været anbragt.

(Forfatterens foto)

*The boatdeck picture shows four of the eight platforms where the antiaircraft guns had been positioned.*

*(Author's photo)*

styrehuset for den omgivende betonarmering, hvis forkant kun havde smalle sprækker, der blot gav rorgængerer nødtørfugt mulighed for at se fremover. Vagthavende styrmand og kaptajnen, når han var på broen, måtte i al slags vejr opholde sig udenørs.

Nu blev der atter normale fredstidsforhold. På nedrejsen holdt vor telegrafist, i daglig tale kaldt sparks, os underrettet om oprækket til afgørende begivenheder i

Østen. I begyndelsen af August 1945 faldt atombomberne over Hiroshima og Nagasaki. Også denne uforsonlige fjende måtte omsider kapitulere. Vi ankom omtrent samtidigt til Puerto Rico. Som i New York mærkede vi ej heller her noget til festligheder, bortset fra en middagsinvitation fra en derboende passager, som vi havde haft med fra New York.

Columbus opdagede øen i 1493, og spanierne gav den navnet, der betyder Rig Havn. De oplevede dog den skuffelse, at intet guld var at finde på disse kanter, så i de århundreder, hvor rigdomme kunne hentes på fastlandet, spillede øen en mindre rolle. Imponerende befæstningsanlæg havde man dog fundet det tilrådeligt at bygge, og de eksisterer fremdeles.

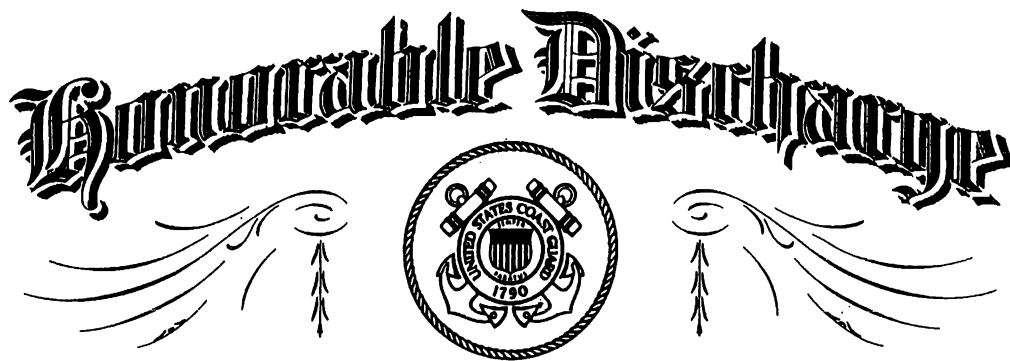
Da spanierne efter nederlaget i 1898 måtte trække sig ud af området, fik Puerto Rico status som en dominion tilknyttet U.S.A. Indbyggerne fik retigheder som amerikanske statsborgere. Skatter, som man indkrævede, fik man lov til at beholde, men man havde til gengæld ingen stemmeret i indre amerikanske anliggender. Den smukke, tropiske ø er nabo til de tidligere danske vestindiske øer, og den har, trods sin beskedne udstrækning, en befolkning på 2½ million indbyggere, der gør den til en af verdens tættest befolkede områder. Mange er udvandret til Manhattans East Harlem, hvor de færreste vel har fundet bedre forhold. I krigstidens blandede skibsbesætninger var de næsten en selvfølge, normalt fredelige folk, med hvem der ikke var besværligheder, men det kneb med det engelske. På deres hjemø vokser der sydfrug-

ter, tobak og sukkerrør med mere. Det var da også en sukkerlast, vi skulle indtage efter udlosningen.

Fra San Juan fortsatte vi til øens næststørste by Ponce, hvor lasten skulle hentes. Inden afsejlingen erfarede jeg, at det nu var muligt at sende gavepakker til Europa. En sådan nåede ret hurtigt frem til familien derhjemme med kaffe og andre rare, velkomne sager.

Da vi tillastet rundede Puerto Ricos østligste hjørne, fik jeg et glimt af de tre små øer, der i sin tid var danske. Vi havde forøvrigt på fornemmelsen, at tiden var ved at rinde ud for gode, gamle EL MUNDO, og at det var for sidste gang, at hun ud for Florida gennemsejlede området med den drivende gule sargassotang, der ikke hindrede hende i fremdeles at holde en fart på 17 knob. Farvel var det også til Kap Hatteras, dette barske, fremspringende punkt på North Carolinas kyst, hvor stormene raser, og hvor man inden for en time ofte oplever vejromslag fra tropisk varme til vinterkulde eller omvendt, afhængig af sejlretning og årstid. Kap Hatteras var i sejlskibstiden berygtet som værende deres kirkegård med talløse, fatale strandinger, forvoldt af de evendelige storme og de undersøiske rev. EL MUNDO klarede skærene i de 30 år hun var i fast fart mellem New York og Texas' store havneby Galveston.

Våbenstilstanden havde selvsagt overflødiggjort skibets ombordværende U.S. Navy personel, armering og tilhørende ammunition. Ved ankomsten til New York gik vi til en afsides ankerplads, Gravesend Bay, reserveret til håndtering af sprængstof. Fra



from the Armed Forces of the United States of America

*This is to certify that*

NIELS OLE KIIL

*was Honorably Discharged from the*

**United States Coast Guard**

*on the* 15 *day of* AUGUST 1945 *This certificate is awarded*

*as a testimonial of Honest and Faithful Service*

Issued pursuant to P.L. 95-202 for service in the 'American Merchant Marine in Oceangoing Service during the Period of Armed Conflict, December 7, 1941, to August 15, 1945.'

*Frederic J. Grady*  
Frederic J. Grady

Captain, U.S. Coast Guard

Niels Ole Kiil's bevis for en ærefuld afmønstring fra United States Coast Guard.  
(Forfatterens foto)

*Niels Ole Kiil's certificate of honourable discharge from the United States Coast Guard.  
(Author's photo)*

skibets såkaldte magazine, (place for storing ammunition), der af sikkerhedsgrunde var indrettet med et særskilt rørsystem til hurtig fyldning med spulevand, blev granater og den øvrige ammunition hentet op og bragt fra borde. Med fulgte også den store agterkanon, antiluftskytset, og hvad der ellers tilhørte U. S. Navy. Også marinefolkene forlod os. Deres løjtnant, den sidste i rækken af flere, kom vi ikke til at savne. Med hans forgængere havde vi sjældent eller aldrig haft problemer.

Ordre indgik, som forventet, om at vort skib snarest skulle gå til oplægning, og at forberedelserne dertil skulle igangsættes. Redningsflåderne, og alt nu overflødigt grej, skulle afrigges og anbringes nede på mellemdækket, når de mange, tunge sukkerfyldte sække var bragt fra borde. Kun redningsbådene og redningskran-

se skulle beholde deres plads indtil videre.

Snart kunne vi lette anker for sidste gang og sejle til James River, der fra Chesapeake Bay fører op gennem sydstaten Virginia. Her havde snesevis af andre oplæggere allerede ladet deres krog falde. At se dem dér var på samme tid en glædelig, men dog også en trist oplevelse. Glædelig fordi oplæggerne bekræftede, at den lange og bitre krig nu endeligt var overstået, og trist fordi mange gode skibe, der havde overlevet og været til uvurderlig gavn, nu var overflødige. Her, hvor det resultat som vi havde håbet på var opnået, gik tankerne tilbage til de, der havde mistet livet. For mit vedkommende de 30 mand fra mit forrige skib, der blev offer for en ubådstorpedo. Kun ved et mirakel var jeg blandt den halve besætnings overlevende, men mange dramatiske dage fulgte under sejl i en beskadiget redningsbåd.

## Alternative Voyages

### *Summary*

The author, a U.S. Merchant Marine veteran of World War II, experienced a rough time at sea during his years of service in ships under the U.S. War Shipping Administration. His first ship was torpedoed in mid-Atlantic with the loss of 30 crewmembers, including the master and three mates. The author was the only surviving deck officer in charge of a damaged lifeboat which was under sail for 17 stressful days and which was crammed full of survivors who were short of drinking water.

Later he served in the stormy North Atlantic, carrying U.S. Army explosives to British ports. A break appeared when his vessel became engaged in the West Indies trade, followed by its lease to the United Nations. The very first UNRRA cargo of hospital equipment and food from the U.S. was brought from New York to the starving parts of Europe, where the Black Sea had just been reopened after the German retreat. The goods, which were intended for Poland and Czechoslovakia, were discharged in the Roumanian port of Constantza.

## Christian Lund: Chilean Reefer's korte liv 1936 - 1941

*Forfatteren til de to følgende artikler har gennem årene markeret sig i vore årbøger gennem en række portrætter af danske rederier og deres skibe før, under og efter krigen 1940-45, dansk søfartshistorie krydret med de detaljer, som kun selvooplevelsen kan give. Pennen er nu lagt. Christian Lund afgik ved døden under årbogens redigering.*

Blandt 1930'ernes smukkeste skibe var de tre søsterskibe CANADIAN REEFER, CHILEAN REEFER og BRAZILIAN REEFER, bygget ved A/S Nakskov Skibsværft. Hvert skib var på 2.350 tons dw; maskineriet var en 2250 IHK - B&W motor, som gav en fart på knap 14 knob – egentlig ikke særlig hurtigt for den tidsalders specialskibe, som disse jo repræsenterede. De indgik i Rederiet J. Lauritzens flåde af hvidmalede køleskibe, hvis udseende mere tydede på en lystyacht end på et fragtskib. Apteringen var yderst smagfuld, og besætningen havde – efter Lauritzen-ånden – hver sit kammer.

Lørdag 1. februar 1936 gled nybygning nr. 70 hurtigt og elegant ned ad beddingen ud i sit rette element i Nakskov Fjord. Der fandt ingen officiel navngivning sted; måske skulle der spares på champagneflasken og den efterfølgende frokost i de dengang for skibsfarten så vanskelige tider!

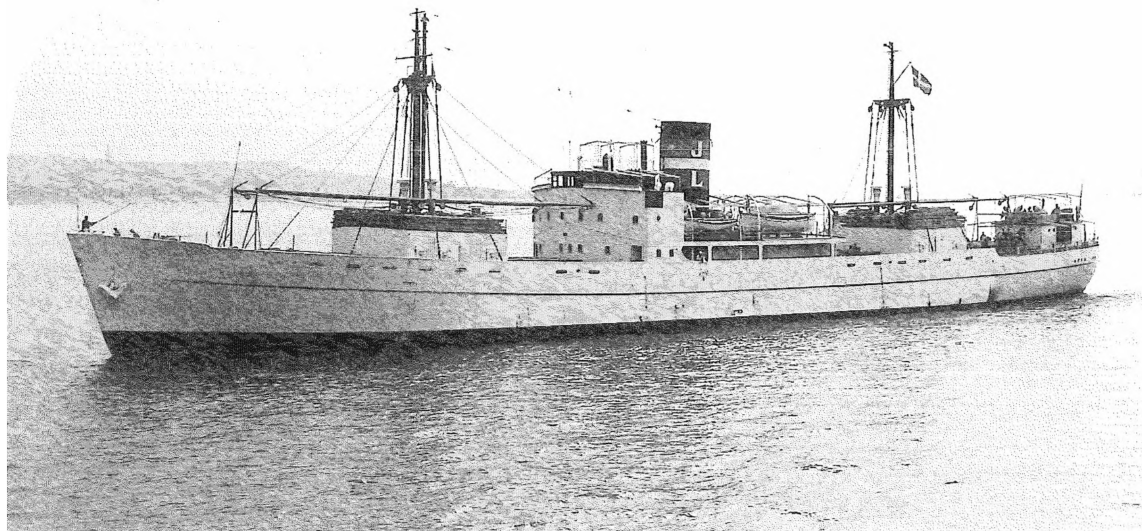
Søsætningen blev overværet af skibsreder Knud Lauritzen og rederiets tekniske leder, prokurist A. Christiansen. Skibet fik navnet CHILEAN REEFER og kendingsbogstaverne OYNH.

Allerede mindre end 3 måneder senere, 27. april, blev CHILEAN REEFER efter en vellykket prøvetur overtaget af Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S ved dets forretningsfører Firmaet J. Lauritzen og stævneude ud af danske farvande på sin første rejse – for aldrig mere at gense sit hjemland.

Firmaet (Rederiet) J. Lauritzen foretog i 1938 en bemærkelsesværdig disposition. Den 4. januar oprettedes det selvstændige rederi, Rederiet Ocean A/S, hvortil overførtes alle Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S' 7 »reefer«-skibe samt 8 af de nyeste dampskibe, som var beskæftiget på den af rederiet i begyndelsen af 1930'erne oprettede linjefart mellem USAs østkyst og Sydamerikas vestkyst, den såkaldte West Coast Line. Overførslen af de i alt 15 skibe blev anmeldt til det danske skibsregister 22. januar 1938.

Den 9. april 1940 befandt CHILEAN REEFER sig – under kommando af kaptajn



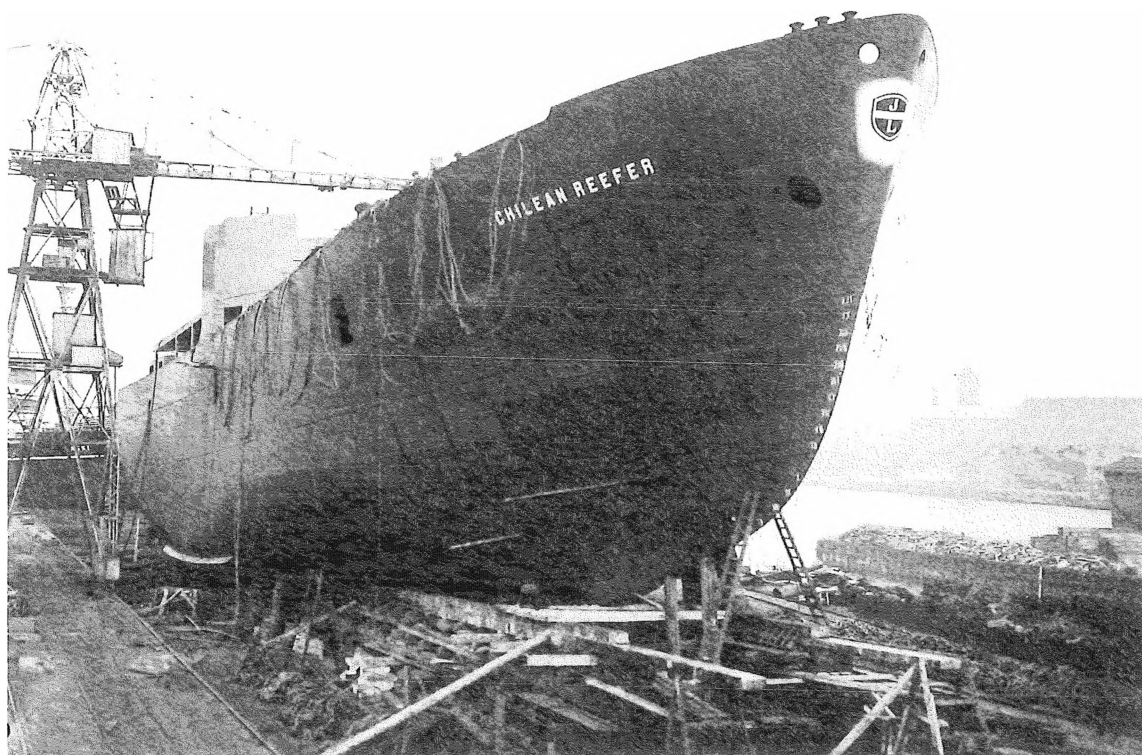


M/S CHILEAN REEFER: Frugtkøleskib på 2.350 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S København. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S CHILEAN REEFER: A refrigerated fruit ship of 2,350 dwt. Built at Nakskov Shipyard in 1936 for the steamship company Vesterhavet A/S of Copenhagen. (Photo: DMM.)*

Anton Knud Knudsen – i Det indiske Ocean på rejse i ballast fra Europa til New Zealand. Aden blev passeret 3. april. Rederiets repræsentant i New York, direktør Tage Nielsen, var i god tid forinden besættelsen blevet udstyret med en fuldmagt til at handle på rederiets vegne; han telegraferede til skibet om at sejle til nærmeste hollandsk-ostindiske havn eller anden neutral havn. Kaptajn Knudsen rådførte sig med sine officerer; der kunne enten sejles vest-

over til Lourenco Marques i den portugisiske koloni Mocambique eller fortsætte østover, men mod Benkoelen på Sumatra. Lauritzens agenter i London, firmaet J. A. Finzi, Layman & Co., opfordrede skibet til at søge til britisk havn i tråd med den opfordring, der var udsendt gennem British Broadcasting Corporation af det britiske admiralitet. Fra København indløb ordre om at gå til nærmeste neutrale havn. Nogle dage senere telegraferede Tage Niel-



M/S CHILEAN REEFER på beddingen på Nakskov Skibsværft 1936.

(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S CHILEAN REEFER on the slipway at Nakskov Shipyard in 1936.*

*(Photo: DMM.)*

sen igen fra New York om kun at efterkomme ordrer fra ham samtidig med, at kaptajn H. C. Røder i den engelske radio opfordrede alle danske skibe om at sejle til en allieret havn.

Om bord på CHILEAN REEFER var der ikke søkort over Sumatra, så da skibet ankom til Benkoelen 16. april, viste det sig, at der ikke var nogen egentlig havn; det besluttedes derfor at fortsætte nordover til Padang, hvortil CHILEAN REEFER var fremme 17. april kl. 03.00. Kaptajn Knudsen

ønskede at afvente daggry, før han ville føre sit skib ind i havnen, men kun en halv times tid senere dukkede et britisk krigsskib op, satte folk derfra om bord på CHILEAN REEFER, som blev erklæret for opbragt og beordret til at sejle videre til Penang i Malaya, hvorfra rejsen fortsattes til Singapore med ankomst dertil 22. april.

26. april udstedte Højesteret i Singapore, som sag nr. 11/1941, et »Writ of Summons in a Cause« underskrevet af N. A. Worley,

Attorney General, på vegne af Sir Percy Alexander McElwaine, Chief Justice of the Straits Settlements, hvorefter rederiet og andre parter interesseret i skibet skulle møde for retten i anledning af de engelske myndigheders beslaglæggelse af skibet som en »good and lawful prize«. Hvis der ikke blev givet fremmøde, ville retten afsige dom efter dens skøn.

Den 4. maj afgav chefen for Naval Establishments i Singapore, Rear-Admiral Thomas Bernard Drew, forklaring for retten, hvorunder han forklarede, at The Crown ønskede at rekvisionere CHILEAN REEFER, da skibet var nødvendigt for »the defence of the Realm, the protection, prosecution of the War and matters including national security«. En ordentlig mundfuld.

Herefter udbad Mr. N. A. Worley sig Højesterets dom for, at Chilean Reefer omgående blev (frigivet og) udleveret til The Crown for at blive rekvisioneret.

På vegne af rederiet og kaptajn Knudsen mødte så sagførerfirmaet Allen & Gledhill i retten 6. maj. Sagførerfirmaet var engageret af ØKs kontor, som også fungerede som honorært dansk konsulat i Singapore og afgav forklaring om opbringelsen udfør Padang samt protesterede mod, at skibet skulle betragtes som en »good and lawful prize«. Protesten har næppe været særlig ihærdig, fremført af et engelsk firma i en engelsk koloni og har nok mere været en formssag. Skibspapirerne på CHILEAN REEFER må i øvrigt ikke have været ført åjour eller det nye ejerforhold til Rederiet Ocean A/S ikke bragt i orden, for af fremlæggelsen i retten i Singapore fremgår det

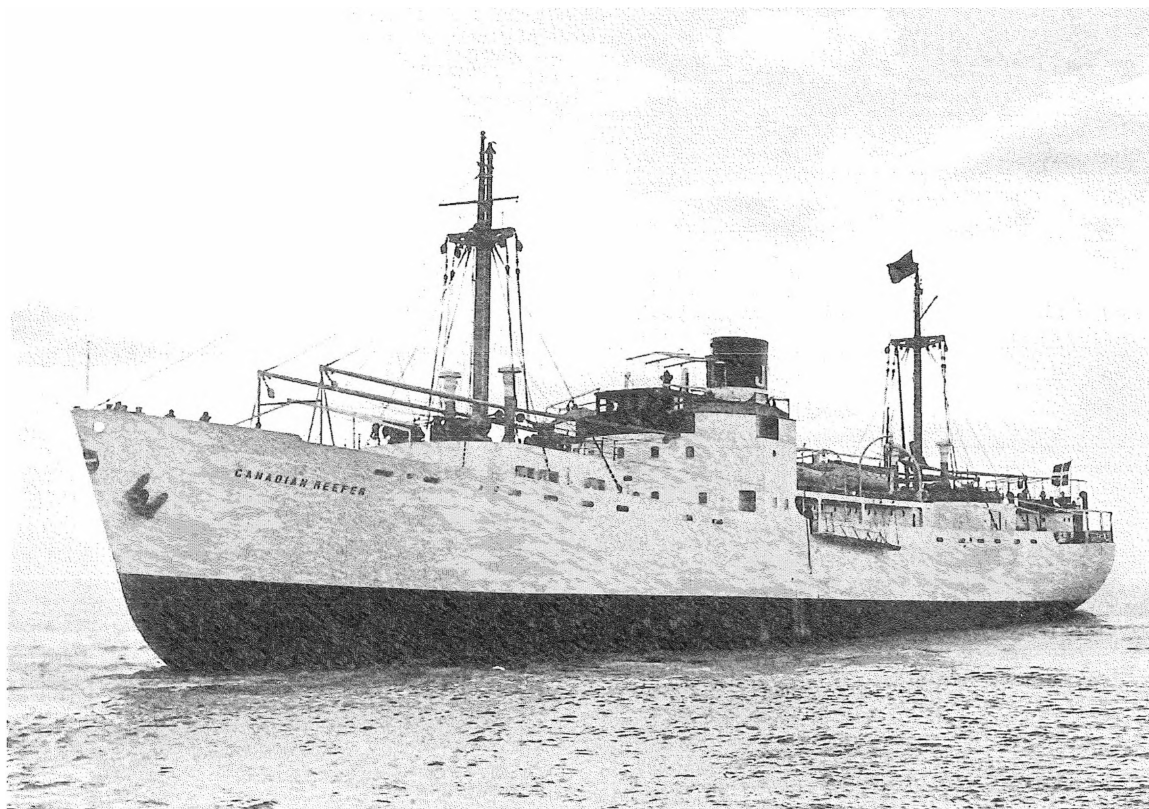
klart, at ejeren af CHILEAN REEFER var Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S hjemmehørende i Esbjerg med firmaet J. Lauritzen, København, som selskabets forretningsfører.

Højesteret efterkom – naturligvis – opfordringen til at rekvisionere skibet, og 9. maj blev CHILEAN REEFER så officielt overdraget. Myndighederne udpegede det engelske rederi Alfred Holt & Co. – bedre kendt som The Blue Funnel Line – i Liverpool til bestyrer (war time manager).

Ved opgørelsen efter krigen om erstatning for brugen af CHILEAN REEFER fastholdt englænderne, at erstatning først skulle finde sted fra 9. maj – og ikke allerede fra 17. april – og da de ikke ville give efter for krav fra dansk side om den tidligere dato, blev J. Lauritzen altså »snydt« for brugsgodtgørelse i 22 dage!

CHILEAN REEFER kom så i fart under det engelske koffardiflag. Skibet var blevet malet i krigsgrå farve og havde fået påmonteret en 4" kanon (fra 1. verdenskrig) på fordækket.

Blue Funnel Lines lokale agent var shipping- og handelsfirmaet Mansfield & Co., et af Singapores daværende største firmaer. En repræsentant herfra kom om bord på CHILEAN REEFER for at arrangere besætningens mønstring på engelske betingelser. Disse nægtede flere af besætningen, officerer såvel som menige, at acceptere og blev derfor afmønstret, taget i land og anbragt i detention. De øvrige, inkl. kaptajn A. K. Knudsen, godkendte de engelske betingelser, men under protest.

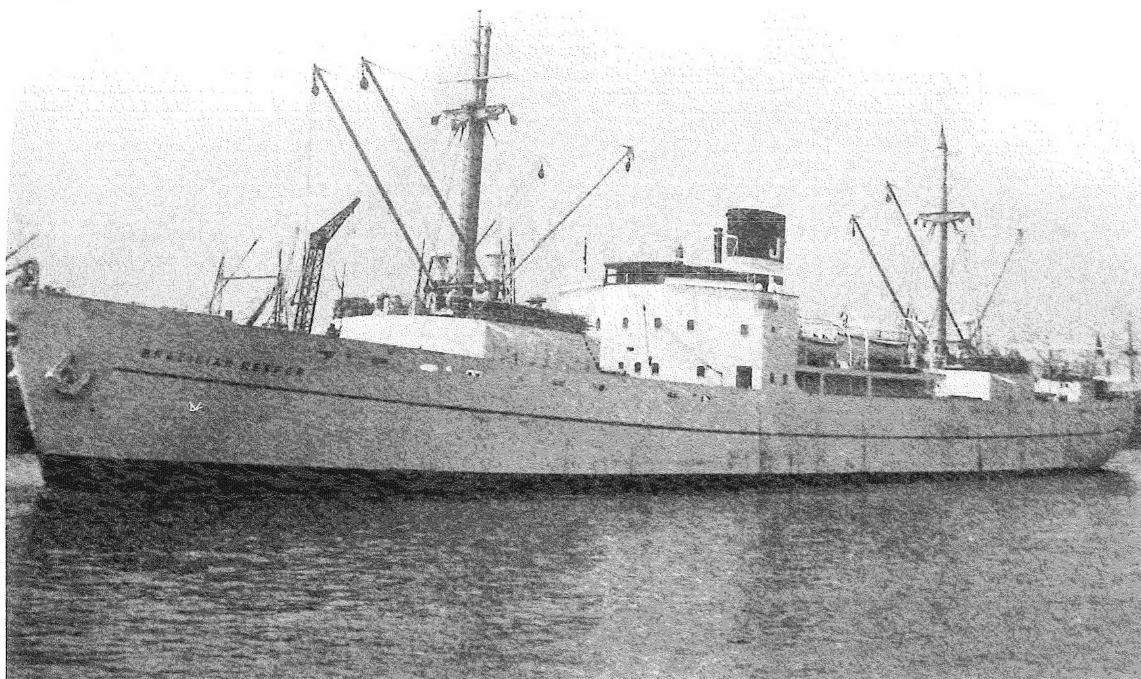


M/S CANADIAN REEFER: Frugtkøleskib på 2.350 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København. 18. januar 1940 totaltforlist p. r. Haifa til Glasgow med frugt. Torpederet af tysk ubåd U-44, 20 sømil VSV af Cape Finisterre. Besætningen, der blev advaret og fik lov til at gå i bådene inden torpederingen, blev samlet op af en spansk trawler. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S CANADIAN REEFER: A refrigerated fruit ship of 2,350 dwt. Built at Nakskov Shipyard in 1936 for the steamship company Vesterhavet A/S of Copenhagen. On January 18th 1940 it was totally wrecked en route from Haifa to Glasgow with fruit. It was torpedoed by German submarine U-44 some 20 sea miles WSW of Cape Finisterre. A Spanish trawler picked up the crew, who had been warned and allowed to take to the boats before the torpedoing. (Photo: DMM.)*

På sin første rejse under engelsk kontrol skulle Chilean Reefer laste te i Colombo til Marseilles i charter for det franske fragtnævn, Les Transports Maritimes. CHILEAN REEFER ankom til Colombo 10. juni, men

inden indlastningen var tilendebragt, kapitulerede Frankrig 22. juni, og i stedet for at sejle til Marseilles blev skibet så omdestineret med te-lasten til Liverpool via Sydafrika. Inden afgang fra Colombo 23. juni hav-



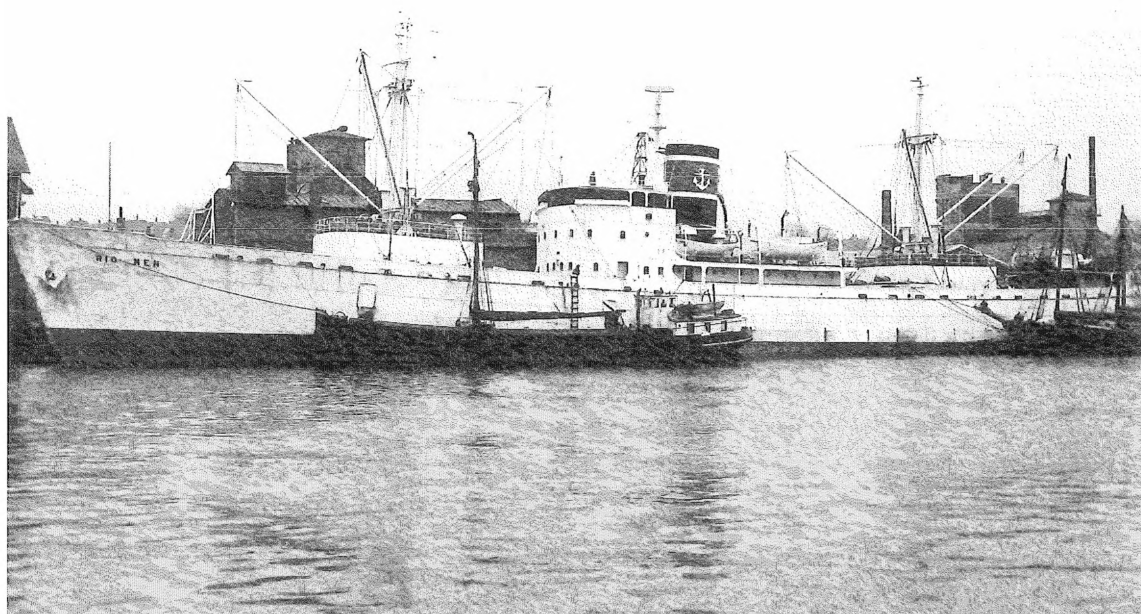
M/S BRAZILIAN REEFER: Frugtkøleskib på 2.350 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København. Efter besættelsen i april 1940 oplagt i Argentina. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S BRAZILIAN REEFER: A refrigerated fruit ship of 2,350 dwt. Built at Nakskov Shipyard in 1936 for the steamship company Vesterhavet A/S of Copenhagen. After the occupation of Denmark in April 1940 the ship was laid up in Argentina. (Photo: DMM.)*

de kaptajn Knudsen bedt de lokale repræsentanter for Ministry of Transport om at sørge for, at der var nye 3. og 4. maskinmestre samt 3 maskinassistenter klar ved ankomsten til Durban, da disse officerer ikke ønskede at fortsætte på de engelske betingelser. Efter ankomsten 8. juli viste det sig, at der intet var gjort for at skaffe afløsere, og da tilmed nu også 1. og 2. styrmand samt 1. maskinmester meldte fra,

ønskede kaptajn Knudsen heller ikke at fortsætte udelukkende med engelske officerer. Han blev så, sammen med de øvrige, taget i land og anbragt i en detentionslejr, i klostret Marian Hill, i nærheden af byen Pietermaritzburg.

Ny kaptajn blev Thomas Bell, 45 år, en af Alfred Holt & Co.s mest erfarne skibsførere. Han var meget glad for CHILEAN REEFER, selvom det var et langt mindre skib



M/S BRAZILIAN REEFER: Marts 1943 tvangssolgt til Flota Mercante del Estado, Buenos Aires. 1977 solgt til ophugning i Argentina.  
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S BRAZILIAN REEFER: In March 1943 it was sold by order of the court to Flota Mercante del Estado, Buenos Aires. In 1977 it was sold to the breaker's yard in Argentina. (Photo: DMM.)*

end de, han plejede at føre; han kaldte da også skibet »a smart little passenger ship, my tiny CHILEAN REEFER«.

Efter flere rejser i Nordatlanten forlod CHILEAN REEFER Newcastle-upon-Tyne omkring månedsskiftet februar/marts 1941 og Loch Ewe i Skotland 3. marts for i ballast at sejle til St. John, New Brunswick, hvor der skulle indtages en ladning på 1500 tons bacon til England. Skibet sejlede alene og

ikke i konvoj på grund af dets fart på ca. 14 knob.

Besætningen bestod nu – foruden kaptajn Bell – af 17 andre englændere, 12 danskere, de fleste udmønstret fra det danske mønstringskontor i Newcastle-upon-Tyne og 6 kinesere; de var alle i kabyssen.

Den 15. marts opfangede den ene af skibets 2 engelske telegrafister signaler, der angav, at andre skibe længere forude blev angrebet af fjendtlige overfladefartøjer. I

sin rapport til Alfred Holt & Co. skriver kaptajn Bell, at han i første omgang havde besluttet sig til at fortsætte rejsen, men da nye nødsignaler indløb næste dag, ændrede han kurs – men da var det allerede for sent!

Ved 17-tiden rapporterede udkiksmanden, letmatros Henry Jensen, et skib ca. 12 sømil forude. CHILEAN REEFER drejede hurtigt bort i modsat retning og øgede farten til maksimum samtidig med, at der udsendtes røgslør i det nu tiltagende tussørke. Telegrafisten udsendte signalet QQ (angrebet af armeret handelskrydser),

men da fjenden kl. 17.10 åbnede ild, sendtes signalet RR (angrebet af krigsskib).

Udkiksmænd Henry Jensen var i mellemtiden blevet sat til rors.

Fjenden viste sig nu at være ingen ringere end det tyske lommeflagskib GNEISENAU<sup>1</sup>, fra hvis kanoner der affyredes skud mod CHILEAN REEFER.

Nødsignalerne blev opfanget af det engelske slagskib RODNEY<sup>2</sup>, som øjeblikkeligt ændrede kurs for at forsøge at komme CHILEAN REEFER til undsætning.

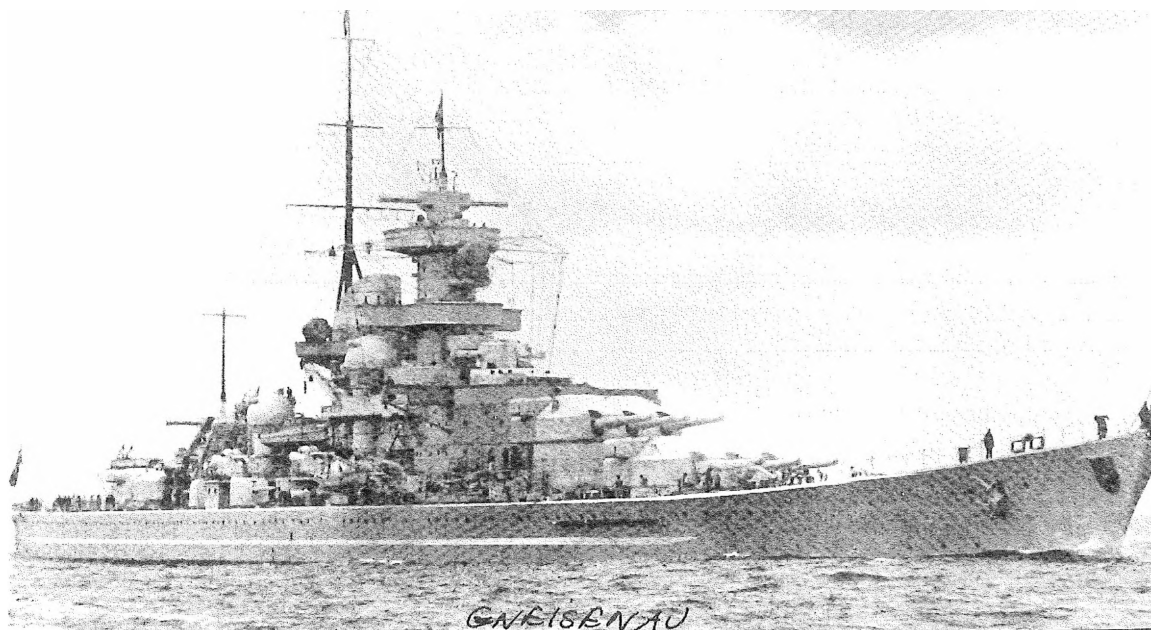
Om bord på CHILEAN REEFER ændredes kursen efter hvert skud fra GNEISENAU, og

CHILEAN REEFERs modstander det tyske slagskib GNEISENAU.

Foto: Orlogsmuseet.

*The CHILEAN REEFER's opponent, the German battleship GNEISENAU.*

*(Photo: The Naval Museum)*





da forfølgeren skønnedes at være indenfor rækkevidde, gav kaptajn Bell ordre til at besvare ilden med den lille kanon. Det var som at prøve at skyde elefanter med et pusterør, men kaptajn Bell håbede i det mindste at kunne forårsage nogen skade på hans angriber, men, desværre, uden held. Fra tysk side anerkendtes det, at CHILEAN REEFER »wehrte sich tapfer« (forsvarede sig tappert).

På CHILEAN REEFER var der udbrudt brand. Kaptajn Bell besluttede derfor at »abandon ship«. Den danske 2. mester J. Jacobsen, stoppede maskineriet og drog omsorg for, at alle i maskinrummet kom op på dækket. Herfra affiredes først bagbords redningsbåd, som kom godt i søen med halvdelen af besætningen om bord. Letmatros Henry Jensen var sammen med ungmand Peter Ryberg Hjorth og den engelske 2. styrmand C. T. Collett sat til at affire styrbords redningsbåd med 15 mand om bord, men den kæntrede i den svære sø. Alle ombordværende blev skyllet overbord, men kom op på redningsflåder. Hjorth bliver stående på dækket, ubevægelig, da de to andre springer i havet; det lykkes for dem at komme op i redningsbåden sammen med den engelske 4. maskinmester G. Jones.

Efter at kaptajn Bell havde forvisset sig om, at der ikke var flere om bord på CHILEAN REEFER, sprang han selv ned i bagbords redningsbåd. Men hvor var mon ungmand Hjorth blevet af?

GNEISENAU beskød stadig sit bytte; det er antaget, at der blev affyret ca. 80 skud (sal-

ver) – senere er det opklaret, at det var 82! Granatstumper slog ned omkring bagbords redningsbåd, som var i færd med at samle andre overlevende op fra redningsflåderne.

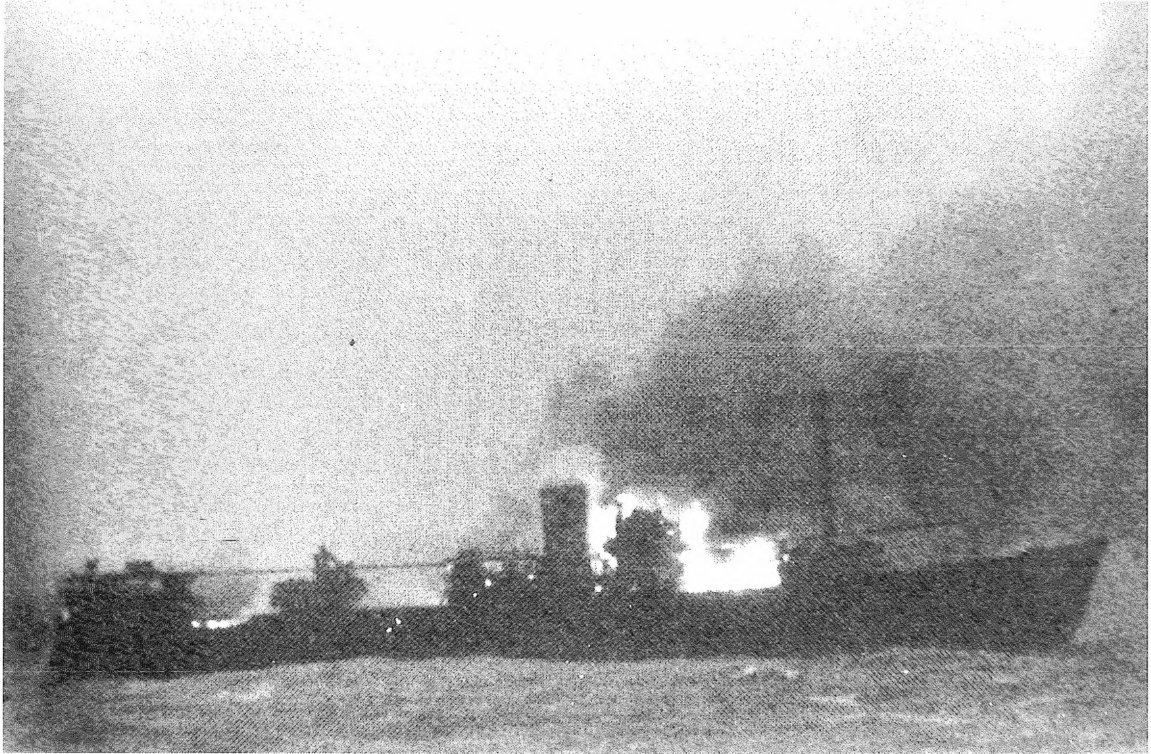
I mellemtiden dukkede RODNEY nu op på krigsskuepladsen. Herfra blev der sendt signal til det tyske krigsskib om at identificere sig; der indløb svar, at det var H.M.S. EMERALD. Kostbar tid gik tabt, inden man om bord på RODNEY opdagede fejltagelsen. I mellemtiden havde GNEISENAU samlet de 3 mand fra styrbords redningsbåd op og forlod derefter skyndsomst scenen og styrede mod Brest, hvortil skibet ankom i god behold. Med 28 knob fart, måske endda mere under forcering, var det ikke muligt for RODNEY med sine »kun« 24 knob at optage forfølgelse.

RODNEY nærmede sig nu den brændende CHILEAN REEFER. I mørket tændtes et projektørlys, som fejede hen over havoverfladen. De overlevende i bagbords redningsbåd blev derved fundet og samlet op og taget med til Island, hvor deres veje skiltes.

Omsider sank CHILEAN REEFER - på positionen 46°13'N - 44°45'V, ca. 200 sømil øst for Cape Race på New Foundland.

Ved forliset omkom 7 mand, deriblandt ungmand Hjorth. I sin bog »De sejlede bare« beretter kaptajn H. C. Røder om en letmatros Henry Jensen, der var blevet dræbt under forsvaret af CHILEAN REEFER, mens han arbejdede ved den lille kanon. Det må dog bero på en fejltagelse. Når kaptajn Bell i sin rapport om forliset til rede-





Den brændende CHILEAN REEFER. På papiret var kampen utrolig ulige, men det lykkedes alligevel gennem denne kamp Royal Navy med slagskibet HMS RODNEY at komme så tæt på GNEISENAU, at den blev jaget væk fra Atlanten og ind til Brest, hvor skibet lå indtil det sammen med sit søsterskib SCHARNHORST i februar 1942 sneg sig op gennem Kanalen til Norge. SCHARNHORST blev sænket i 1943 under et angreb på en allieret konvoj til Murmansk, medens GNEISENAU blev sænket i Gdynia havn under et bombeangreb. (Foto: Rederiet J. Lauritzen)

*The CHILEAN REEFER on fire. On paper the battle was extremely unequal, but nevertheless in this battle the Royal Navy, in the shape of the battleship HMS RODNEY, succeeded in getting so close to the GNEISENAU that it was chased away from the Atlantic and had to sail to Brest. Here the ship lay until February 1942, when together with its sister ship SCHARNHORST it sneaked up through the English to Norway. The SCHARNHORST was sunk in 1943 during an attack on an allied convoy bound for Murmansk, while the GNEISENAU was sunk in Gdynia harbour during a bomb attack. (Photo: J. Lauritzen Ship.Com.)*

riet Alfred Holt & Co. specielt omtaler tre besætningsmedlemmer, deriblandt »ordinary seaman« Henry Jensen som »manden ved roret, der var blevet såret, men ikke

desto mindre fortsatte« og indstiller ham, posthum, til den engelske »Brave Conduct Commendation«, må kaptajn Bell ikke have vidst, at Henry Jensen havde overlevet

og, efter at være kommet fra borde, var samlet op af GNEISENAU. Letmatros Jensen blev efter ankomsten til Brest sat i fangelejr, hvorfra han i juli 1941 blev frigivet og kunne vende hjem til Danmark.

Rederiet J. Lauritzen fik meddelelsen om forliset fra Det Kgl. Danske Gesandtskab i Berlin 16. juni. Der blev indgivet anmeldelse om forliset til Sø- og Handelsretten i København 13. august. Samme dag afholdtes søforhøret, og skibet blev derefter

11. september afmeldt i skibsregistret.

Efter krigen bad kaptajn Thomas Bells søn, kaptajn Harold Bell, den engelske marinemaler John Wood om at male nogle scener fra forliset. John Wood udførte herefter tre malerier; de to forestiller CHILEAN REEFER i brand under beskydningen fra GNEISENAU; det tredje maleri forestiller RODNEY, hvis søgelys i mørket finder den bagbords redningsbåd. Det har ikke været muligt at efterforske, hvor de tre malerier i dag befinder sig.

## Noter

<sup>1</sup> GNEISENAU var officielt på 26.000 tons, men var de facto på ca. 34.000 tons. Bygningen var påbegyndt i 1934 og afleveringen skete 8. december 1936. Skibet var blandt andet armeret med 9 stk. 11" og 12 stk. 5½" kanoner og kunne gøre en fart på godt 28 knob. Skibet var opkaldt efter den preussiske general Neidhardt von Gneisenau (1760-1831) og efter et slagskib af samme navn, der var blevet sænket ud for Falklandsøerne under 1. verdenskrig. GNEISE-

NAU var under kommando af admiral H. Lütjens.

<sup>2</sup> RODNEY var på 38.000 tons. Bygningen var påbegyndt i 1922 og afleveringen fandt sted i august 1927. Skibet var armeret med blandt andet 9 stk. 15" og 12 stk. 6" kanoner og kunne gøre 24 knob. Skibet var opkaldt efter admiral George Brydges Rodney, First Baron Rodney (1719-1732) og var under kommando af Captain (senere admiral sir) Fredrick H. G. Dalrymple-Hamilton, R.N. (Royal Navy).

## Kildemateriale

*Frivagten* nr. 4, maj 1938 og nr. 17, november 1941

*Lauritzen News* nr. 124, september 1989

*Danmarks Skibsliste* 1939-1940

Rigsarkivet: Skibsregistret Bd. 43, Folio 58

H. C. Røder: *De sejlede bare*, side 407

Christian Tortzen: *Søfolk & Skibe 1939-1945*,

bind I, side 490-491

bind II, side 277-278, 287 og 291

bind III, side 275-278

Søren Thorsøe: *J. Lauritzen 1884-1984*, skib nr. 107

Dansk Sø-Ulykkes-Statistik 1941, nr. 53

Mandskabslisten pr. 16. marts 1941

High Court of The Straits Settlements of Singapore, case no. 11 of 1940

*Jane's Fighting Ships* 1939

Ministry of Defence, Naval Historical Branch, London

*Lincoln, Rutland & Stamford Mercury*, 11/11 og 22/12 1967

*Leicester Mercury* 18/11 1967

Wolfgang Kähler: *Schlachtschiff Gneisenau - Ein Tatsachenbericht* (Wilhelm Heyne Verlag, Münch, 1985)

## M/S Chilean Reefer 1936 - 1941

### *Summary*

CHILEAN REEFER, a 14-knot refrigerator ship of 2,350 dwt., was delivered from the shipyard in Nakskov on April 27 1936 to the J. Lauritzen shipping company. When Denmark was occupied on April 9 1940 the ship was travelling in ballast west of Sumatra, where it was seized by a British warship. The CHILEAN REEFER was taken to Singapore, where it was declared good prize. The ship was given the British flag and put under the management of Alfred Holt & Co. (Blue Funnel Line) in Liverpool. In March 1941 the CHILEAN REEFER was sailing in ballast from Scotland to Canada, alone because of its speed. On March 15

the ship was discovered and attacked by the German pocket battleship GNEISENAU, which quickly fired on the ship and set it alight. The British battleship RODNEY picked up emergency signals from the CHILEAN REEFER and the battleship immediately changed course in order to assist the CHILEAN REEFER. Before the RODNEY arrived on the scene the GNEISENAU had disappeared after having picked up three survivors from the CHILEAN REEFER, but the RODNEY managed to pick up the remaining survivors and was able to set them ashore in Reykjavik. Seven men out of a crew of 36 died.

## *Christian Lund: Et Helsingør-skibs historie*

### M/S SLESVIG, nybygning nr. 253, fra 1938

Det var på generalforsamlingen i A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab i maj 1937, at den da 74-årige skibsreder A. N. Petersen kunne meddele selskabets tilstedeværende aktionærer, at bestyrelsen havde vedtaget at kontrahere en nybygning for, som skibsrederen sagde: »en moderne flåde er det vigtigste aktiv for et rederi«.

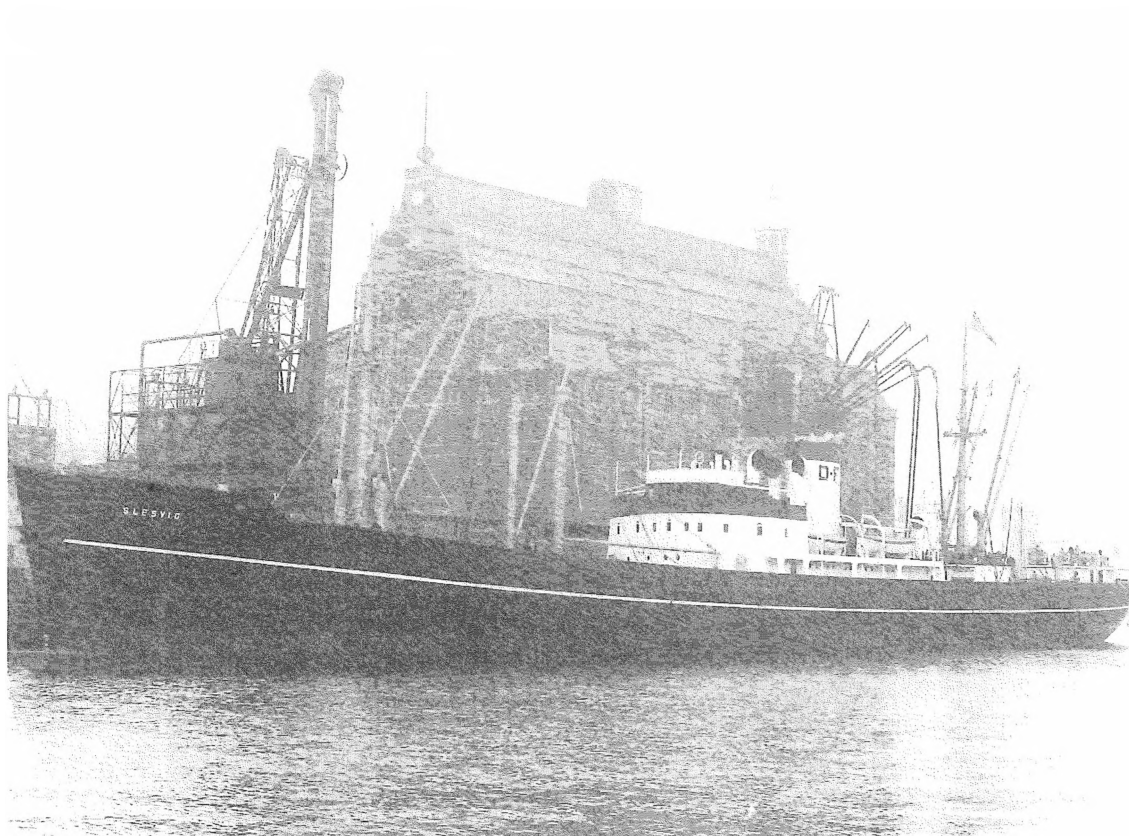
Skibet ville være en videreudvikling af den type trappmotorskibe, som skibsreder A. N. Petersen selv havde givet udkast til i slutningen af 1920'erne, da der blev kontraheret 3 motorskibe på ca. 5.500 tons dw hver, fart ca. 10-10½ knob - M/S IRLAND i 1927, M/S BRETAGNE i 1928 og M/S BORNHOLM i 1930, alle bygget hos A/S Burmeister & Wain i København. De 3 skibe blev i 1935 efterfulgt af et lidt større og hurtigere motorskib, M/S NORMANDIET på 5.800 tons dw, fart 11 knob, bygget på A/S Nakskov Skibsværft.

Det nye skib ville være på 6.000 tdw, fart 12-12½ knob, og koste kr. 2.500.000. Levering i efteråret 1938 fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Lørdag 20. august 1938 kl. 12 blev nybygningen søsat. Fru Gerda Hahn-Petersen, gift med skibsreder A. N. Petersens yngste søn, befragter Leif Hahn-Petersen, foretog navngivningen af SLESVIG. Det var tredje

gang, at dette navn blev brugt i rederiets historie – første gang i 1902, da rederiets første skib blev overtaget second-hand fra en fransk reder. Ved søsætningen var hele rederiets bestyrelse med formanden, bankdirektør J. Filskov (A/S Københavns Handelsbanks Amagertorv Afdeling, som var rederiets bankforbindelse, til trods for at en anden filial af banken lå i stueetagen i samme bygning på Store Kongensgade 49, hvor rederiet havde kontorer på 2. sal), i spidsen. Direktionen var, foruden skibsreder A. N. Petersen, repræsenteret ved hans ældste søn, skibsreder Eigil Hahn-Petersen, og blandt gæsterne var fru Ragna Gorthon, skibsreder A. N. Petersens datter, gift med skibsreder Stig Gorthon fra Helsingborg. Rederiets personale overværede også søsætningen. Efter denne blev det prominente selskab transporteret til Marienlyst for frokost. Personalet blev bispist på restaurant Sundkroen på jernbanestationen – blandt dette også yngstemanden i rederiet, eleven Christian Lund.

SLESVIGs endelige byggesum blev på kr. 2.493.100 - kr. 6.900 mindre end kontrakten! I dag er overskridelser, endog betydelige, ikke noget usædvanligt, medmindre der ved kontrakttegningen er taget fornødent forbehold.



M/S SLESVIG: Fragtskib på 6.000 tdw. Bygget 1938 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det Dansk-Fransk Dampskibsselskab, København. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

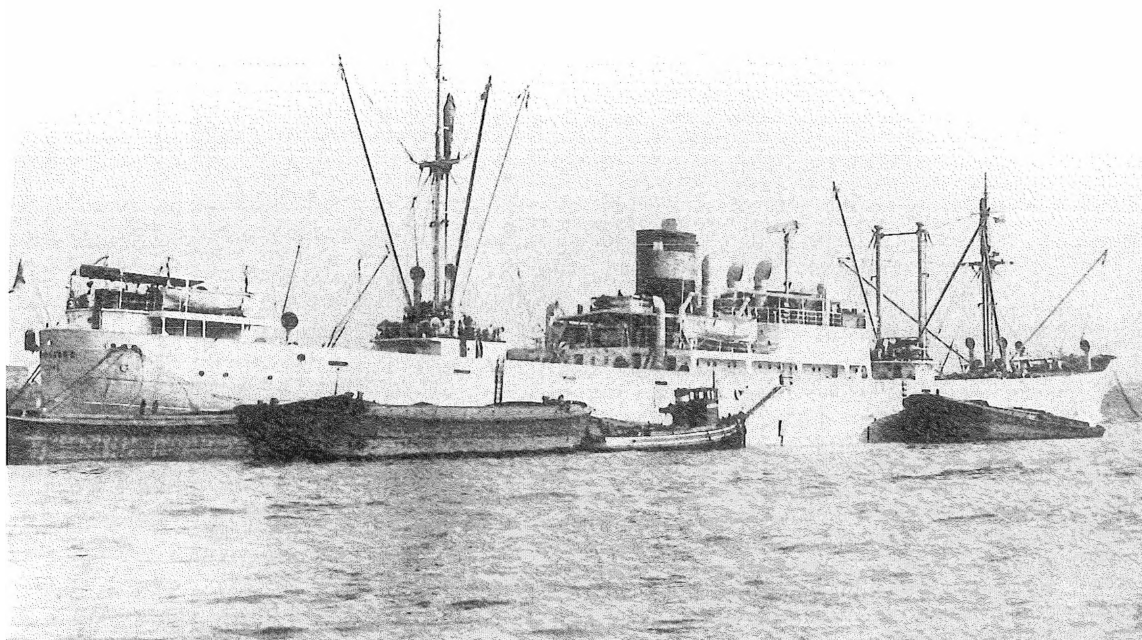
*The M/S SLESVIG: A cargo ship of 6,000 dwt. Built in 1938 at the Elsinore Iron Ship and Engineering Works for the Dansk-Fransk Dampskibsselskab (Danish-French Steamship Co.), Copenhagen. (Photo: DMM.)*

Det nye skibs dimensioner var 373'0" x 50'8" x 20'9" – dengang blev alle mål angivet i fod og tommer. Motoren en 7-cylindret B&W-motor, der ydede 2.700 ihk. Kendingsbogstaverne blev OYYC.

Ingeniørfirmaet Brorsen & Overgaard, Esplanaden 9, København, varetog tilsynet med nybygningen, da rederiet på det tids-

punkt endnu ikke havde egen skibs- og maskininspektion.

Efter en vellykket prøvetur i Øresund 1. november 1938 blev SLESVIG afleveret og lagde til ved Langelinie kajen, dels for at blive præsenteret, dels for at indtage stores og proviant. Efter bunkring af dieselolie ved Prøvestenen på Refshaleøen stod SLES-



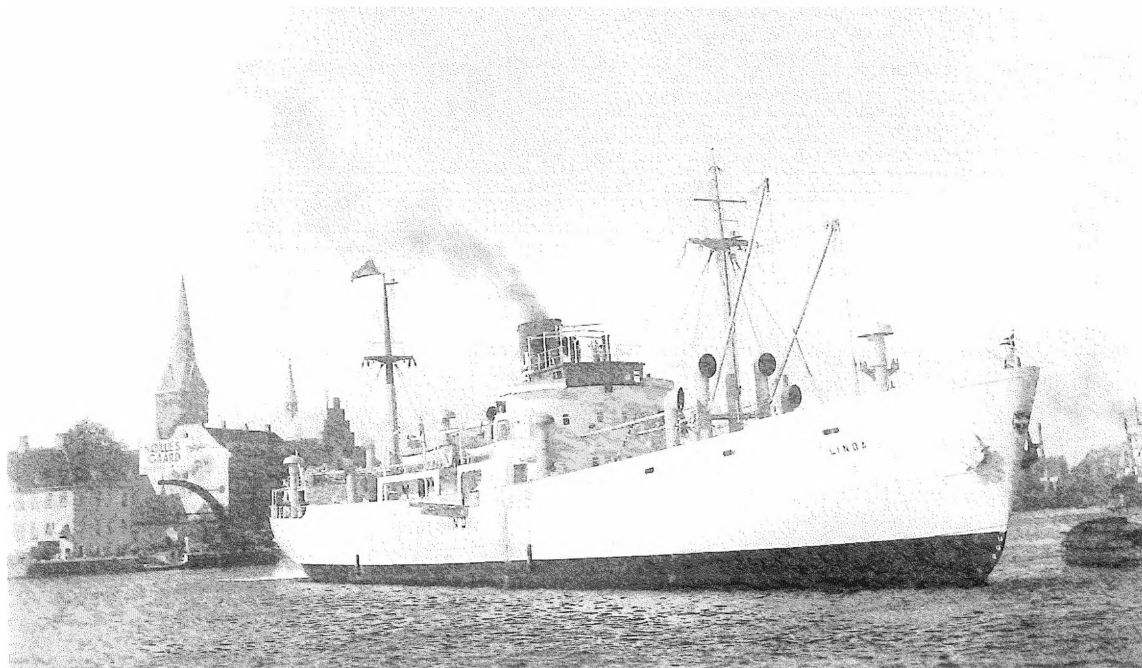
M/S SLESVIG: Solgt 1957 til Rederi – A/B Zachariassen & Co., Nystad og omdøbt til M/S KRONOBORG. Solgt til Finland 1969 og omdøbt til M/S TIURI. 1972 solgt til Shanghai for ophugning.  
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S SLESVIG: Sold in 1957 to the shipping company A/B Zachariassen & Co., Nystad and renamed M/S KRONOBORG. Sold to Finland in 1969 and renamed M/S TIURI. In 1972 it was sold to the breaker's yard in Shanghai. (Photo: DMM.)*

VIG ud på sin jomfrurejse med rederiets seniorkaptajn Poul Haure-Petersen på broen. Rejsen gik i ballast til Portland, Maine, for at indtage en ladning korn til Hamburg. Efter en rundtur på Vestafrika, gik rejsen igen fra en europæisk havn i ballast til Philadelphia for en ny ladning korn til Rotterdam. Derfra igen i ballast til New York for så at indgå i timecharter til A.P. Møllers Maersk Line for en rundtur i Fjern-

østen. Efter tilbagekomsten til New York i efteråret 1939 var 2. Verdenskrig brudt ud; skibets videre beskæftigelse blev nu overtaget af det danske Fragtnævn, som indsatte SLESVIG i korntransporterne fra Argentina til Danmark.

Efter losning i dansk havn i slutningen af marts 1940 var SLESVIG – stadig med kaptajn P. Haure-Petersen på broen – på rejse i ballast til Buenos Aires, da Danmark blev



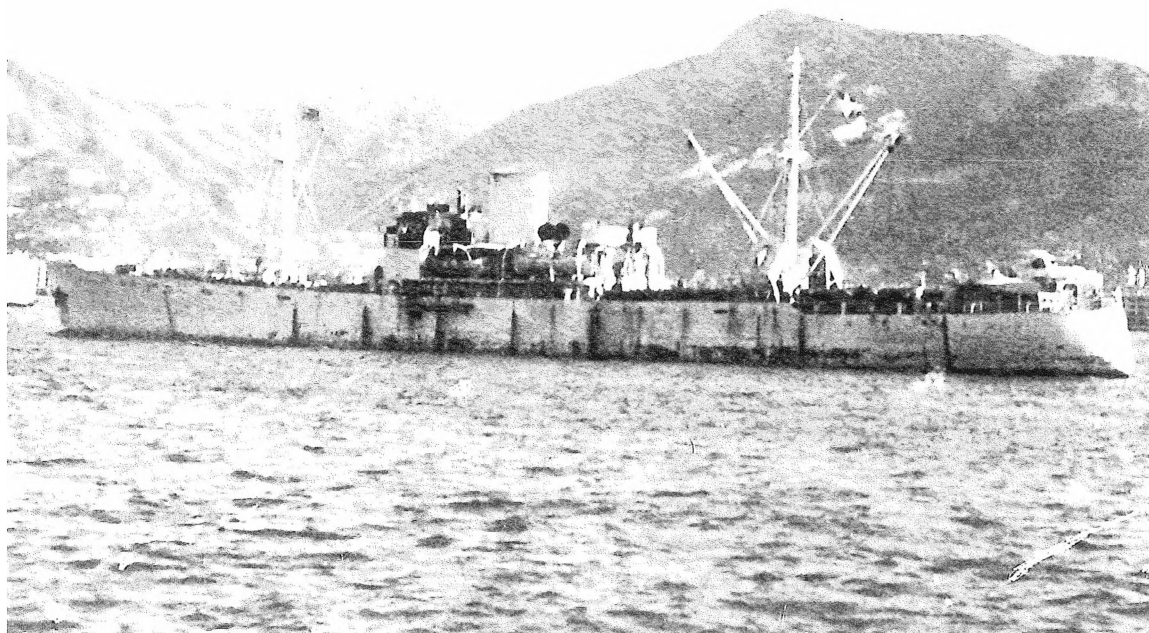
S/S LINDA: Fragtskib på 1.500 tdw. Bygget 1936 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København. Ved besættelsen april 1940 blev S/S LINDA oplagt på i Las Palmas, Gran Canaria. Marts 1944 afgik S/S LINDA sammen med S/S THYRA S fra Las Palmas og kom til USA, hvor skibet blev sat ind i sejladsen mellem USA og Grønland. November 1945 blev skibet leveret tilbage til rederiet og i året efter blev det omdøbt til S/S LINDA DAN. 1961 solgt til Palermo og omdøbt til S/S LINDA PRIMA.  
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The S/S LINDA: A cargo ship of 1,500 dwt. Built in 1936 at the Elsinore Iron Ship and Engineering Works for the shipping company Vesterhavet, Copenhagen. When Denmark was occupied in April 1940 the S/S Linda was laid up in Las Palmas, Gran Canaria. In March 1944 the S/S LINDA together with the S/S THYRA S left Las Palmas and sailed to the USA, where the ship was put into service between the USA and Greenland. In November 1945 the ship was handed back to the shipping company and in the following year it was renamed the S/S LINDA DAN. In 1961 it was sold to Palermo and renamed the S/S LINDA PRIMA. (Photo: DMM.)*

besat 9. april 1940. Skibet befandt sig ud for Las Palmas, og kaptajnen besluttede sig til foreløbig at løbe ind i denne neutrale havn. Der skulle gå 6½ år, før han genså sin hjemstavn, Bornholm – måske en rekord

for en kaptajn at være så længe om bord på sit skib uden afbrydelse.

I Las Palmas lå allerede J. Lauritzens S/S LINDA, 1.500 tdw, bygget 1936. Kort efter



S/S LINDA i allieret tjeneste fotograferet i Hong Kong 1945. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The S/S LINDA in allied service photographed in Hong Kong in 1945. (Photo: DMM.)*

kom DFDS' M/S CALIFORNIA, 8.273 tdw, bygget 1913, til havnen, men efter bunkring – og løfte om at sejle til Freetown for at indgå i de danske skibe under engelsk kontrol, et løfte, der imidlertid ikke blev holdt – sejlede skibet til den brasilianske havn Pernambuco, hvor det blev lagt op. Et andet DFDS skib, M/S OREGON, 8.740 tdw, bygget 1915, kom til Las Palmas 13. april, ligeledes for bunkers; efter afsejling 17.

april gik skibet til Freetown, en aftale som blev holdt. Senere kom så D/S Torms M/S THYRA S, 2.860 tdw, bygget 1936, ind til Las Palmas. Herefter lå tre danske skibe - SLESVIG, LINDA og THYRA S – ved siden af hinanden i Las Palmas havn; her skulle de forblive, ubeskæftigede i flere år!

Om bord på SLESVIG modtog kaptajn Haure-Petersen telegram fra rederiet: »Afvendt ordrer. Befragtningskontrakten



annulleret«, og fra den danske skibsfartskomite i Washington DC kom et andet telegram om ligeledes at afvente ordrer – fra komiteen.

Fra engelsk side kom der hurtigt en opfordring til skibene i Las Palmas om at sejle ud og slutte sig til de danske skibe, der allerede var kommet – eller vel rettere sagt var taget – i engelsk tjeneste. Denne opfordring blev fulgt op i en radioudsendelse i BBC (British Broadcasting Corporation) af kaptajn H. C. Røder, D/S Orients m/s TASMANIA, der frivilligt var løbet ind til Falmouth på rejse fra Fjernøsten til Danmark med foderstoffer.

Kaptajn Haure-Petersen besvarede skibsfartskomiteens telegram med: »Det allierede pres for at overgive skibet frivilligt vokser stærkt. Det danske flag betragtes som fjende. Vores stilling meget vanskelig«.

Skibenes kaptajner rådslog med hinanden og besluttede sig til – foreløbigt – at blive liggende. Det havde de nu også været nødt til, for de spanske myndigheder fjernede vigtigt maskineri fra de tre skibe, så de ikke kunne sejle – Spanien var på det tidspunkt mere tysk-orienteret end, hvad der senere blev tilfældet.

Da de danske skibe i USA blev beslaglagt af den amerikanske regering 30. marts 1941, sendte Det Danske Raad i London en appel til skibene om at sejle ud, og i begyndelsen af april sendtes et nyt telegram:

»Til kaptajner og besætning på SLESVIG, THYRA S og LINDA. 4.000 danske sømænd sætter deres liv på spil her i Eng-

land for Danmarks frihed. Vil De svigte Deres landsmænd og forråde Deres land i nødens stund? De Forenede Stater har beslagnet 38 danske skibe, så vi råder Dem til straks at sejle, før andre nationer følger efter, og spare Danmark for mere vanære.

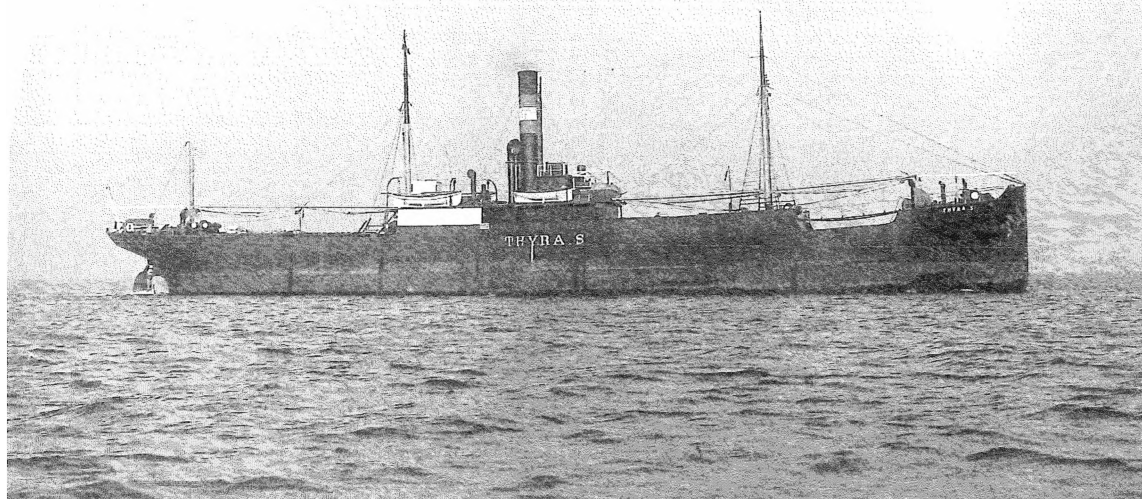
Underskrevet

Krøyer Kielberg – Anker Petersen  
Det Danske Raad, London.«

Opfordringerne gjorde dog stadig ikke mere indtryk på kaptajnerne, end at de fortsat var enige i at blive, hvor de var – indtil videre. Gennembruddet kom først i sensommeren 1943!

Begivenhederne i Danmark 29. august 1943, hvor som bekendt blandt andet den danske flåde sænkede sig selv for ikke at falde i tyskernes hænder, medførte fornyet aktivitet for at få de tre skibe i Las Palmas ud at sejle. Besætningerne var efterhånden skrumpet betydeligt ind, men nyt mandskab blev sendt til Las Palmas fra den danske sømandspool i Newcastle-upon-Tyne. Da den danske ambassade i Madrid også havde tilkendegivet sin støtte for Danmarks kamp for frihed, lagde de spanske myndigheder ikke længere hindringer i vejen for, at skibene kunne afsejle.

Det første skib, der forlod Las Palmas, var SLESVIG, der forlod havnen 29. september 1943, og til søs blev mødt af et engelsk krigsskib, som eskorterede det danske skib til Gibraltar. Efter ankomsten hertil 5. oktober blev SLESVIG omgående prisedømt og beslaglagt – af formalitetshensyn. Skibet



S/S THYRA S: Fragtskib på 2.860 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Torm, København. 9. April 1940 befandt THYRA S sig i Sydatlanten, hvorfra skibet gik til Rio de Janeiro. Senere i april kom skibet til Las Palmas, hvor det blev oplagt. Marts 1944 afsejlede skibet sammen med S/S LINDA fra Las Palmas og blev opbragt af englænderne. Resten af krigen tilbragte skibet i engelsk tjeneste. Efter krigen kom skibet tilbage til rederiet, og i 1962 blev det solgt til Piræus og omdøbt til M/S AKTI.  
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The S/S THYRA S: A cargo ship of 2,860 dwt. Built in 1936 at Nakskov Shipyard for the shipping company Torm, Copenhagen. On April 9th 1940 the THYRA S was in the south Atlantic from where it proceeded to Rio de Janeiro. Later in April the ship came to Las Palmas, where it was laid up. In March 1944 the ship sailed from Las Palmas together with the S/S LINDA and was seized by the British. The ship spent the rest of the war in British service. After the war the ship was returned to the shipping company, who in 1962 sold it to Piræus, where it was renamed the M/S AKTI. (Photo: DMM.)*

skiftede Dannebrog ud med det engelske koffardiflag, The Red Duster, og blev tildelt det engelske rederi Furness, Withy & Co. Ltd.s datterselskab, Prince Line, London, som bestyrer. Udskiftningen af flaget varede heldigvis kun kort tid, for allerede 25.

december fik de danske skibe, der endnu gjorde tjeneste under engelsk kontrol, atter lov at flage med Dannebrog – en anerkendelse af, at Danmark endelig blev betragtet som en allieret nation, i krig mod Tyskland.



Krøyer-Kielberg holder tale i Den danske Klub i London 1. december 1944. T. h. for ham ses den engelske udenrigsminister Anthony Eden samt fru Krøyer-Kielberg.

(Foto: Det kongelige Bibliotek)

*Krøyer-Kielberg making a speech in the Danish Club in London on December 1st 1944. To the right are the British Foreign Secretary Anthony Eden and Mrs. Krøyer-Kielberg.*

*(Photo: The Danish Royal Library)*

Efter befrielsen 5. maj 1945 fortsatte SLESVIG i sin fart for de allierede i engelsk forsynings tjeneste i Fjernøsten. Det var betydningsfuldt for England at kunne beholde skibet i denne fart længst muligt, så SLESVIG blev faktisk først tilbageleveret 22. oktober 1946 – langt over 1 år efter befrielsen, og efter en længere periode i dok i

England, før at skibet igen fandtes egnet til sin oprindelige trampfart.

Det var dermed det sidste skib, der blev tilbageleveret fra allieret krigstjeneste.

For brugen af skibet betalte England de faste takster for de forskellige kategorier af skibe – i SLESVIGs tilfælde 2 sh /1½ d pr. måned pr. tdw = £ 637. 7 sh. 10½ d, men

først fra 5. oktober 1943. I tiden efter 1. juli 1945 og indtil tilbageleveringen 22. oktober 1946 betaltes de rater, der var fastsat af UMA (United Maritime Authority), som Danmark havde tilsluttet sig.

Efter tilbageleveringen fra engelsk tjeneste gik SLESVIG i ballast til Philadelphia for at indtage en ladning kul til Nørresundby. Efter losningen her kunne kaptajn P. Haur-Petersen så mønstre af og tage på en velfortjent lang ferie på Bornholm.

SLESVIG blev herefter indsat i Dansk-Fransk's nyoprettede linje mellem Nordeuropa og Vestafrika - Dafa Line - med speciel betjening af det daværende Belgisk

Congo, nu Den Demokratiske Republik Congo, og var beskæftiget i denne fart indtil 11. september 1957, hvor det blev solgt til det finske Rederi-A/B J.A. Zachariassen & Co., Nystad - en af Dansk-Fransk's særlige befragtningsfirma, A.N. Petersens, meget faste forretningsforbindelser og omdøbt til KRONOBORG. I 1969 videresolgte J. A. Zachariassen & Co. skibet til Ilmari Tuuli, Helsingfors, som gav skibet et nyt navn TIURU.

Den 5. oktober 1972 ankom TIURU til Shanghai for ophugning hos China Mainland Shipbreakers. Skibet havde da tjent sine forskellige ejere i 34 år.

## M/S SLESVIG 1938 - 1972

### *Summary*

The SLESVIG, a 12½-knot tramp motor ship of 6000 dwt., was delivered from the shipyard in Elsinore to A/S Det Dansk-Fransk Dampskibsselskab (The Danish-French Steamship Company) after a successful trial run on November 1 1936. From then on it sailed as a tramp ship, and from the autumn of 1939 for the Danish Freight board.

On April 9 1940 the SLESVIG was sailing in ballast to Buenos Aires in order to take on a cargo of corn for Denmark. The captain, P. Haure-Petersen, decided to put in to the port of Las Palmas, where the ship was laid up for 3½ years. On September 29 1943 The SLESVIG sailed out to join the Danish ships sailing under British admin-

istration. The ship was put under the management of Furness, Withy & Co. (Prince Line) in London, and it sailed as a supply ship for the British forces in East Asia. The ship was not delivered back from British service until October 22 1946.

Afterwards the shipping company put the Slesvig into service on the newly started route between Northern Europe and West Africa, but in 1957 it was sold to a Finnish shipping company, which sold the ship again in 1969 to another Finnish shipping company. Three years later the ship came to the breaker's yard in Shanghai.

*Søren Thirslund:*

## Vikingetidens Sejlanvisninger for Nordatlanten

Fra ca. 860 til 1400

*Forfatteren, der har sin daglige gang på Handels- og Søfartsmuseet og har virket som konsulent på navigationsområdet gennem ca. 20 år samme sted, er kendt viden om i både ind- og udland på grund af sin forskning omkring vikingernes navigation og vil også være kendt af mange læsere for tidligere artikler i årbøgerne.*

Så længe mennesket har benyttet søvejen, har der eksisteret sejlanvisninger. Menneskets overlevelse afhang af kendskab til de bedste fiske- og jagtområder. At finde disse var hemmeligheder, man kun betroede familie og venner.

Senere sejlanvisninger dækkede områder i verden, hvor handel og nye bosættelser kunne være interessante. Nogle af disse sejlanvisninger fra ca 500 år før vor tidsregning blev nedskrevet og har sikkert været flittigt benyttet. De dækkede Middelhavet og en del af Vesteuropa, og de kaldtes *Periplus*, hvilket betyder noget som – »at sejle omkring«. De indeholder næsten samme oplysninger, som vore nutidige såsom: havne, ankerpladser, strømme, tidevand, muligheder for proviant og vand samt andre fornødenheder.

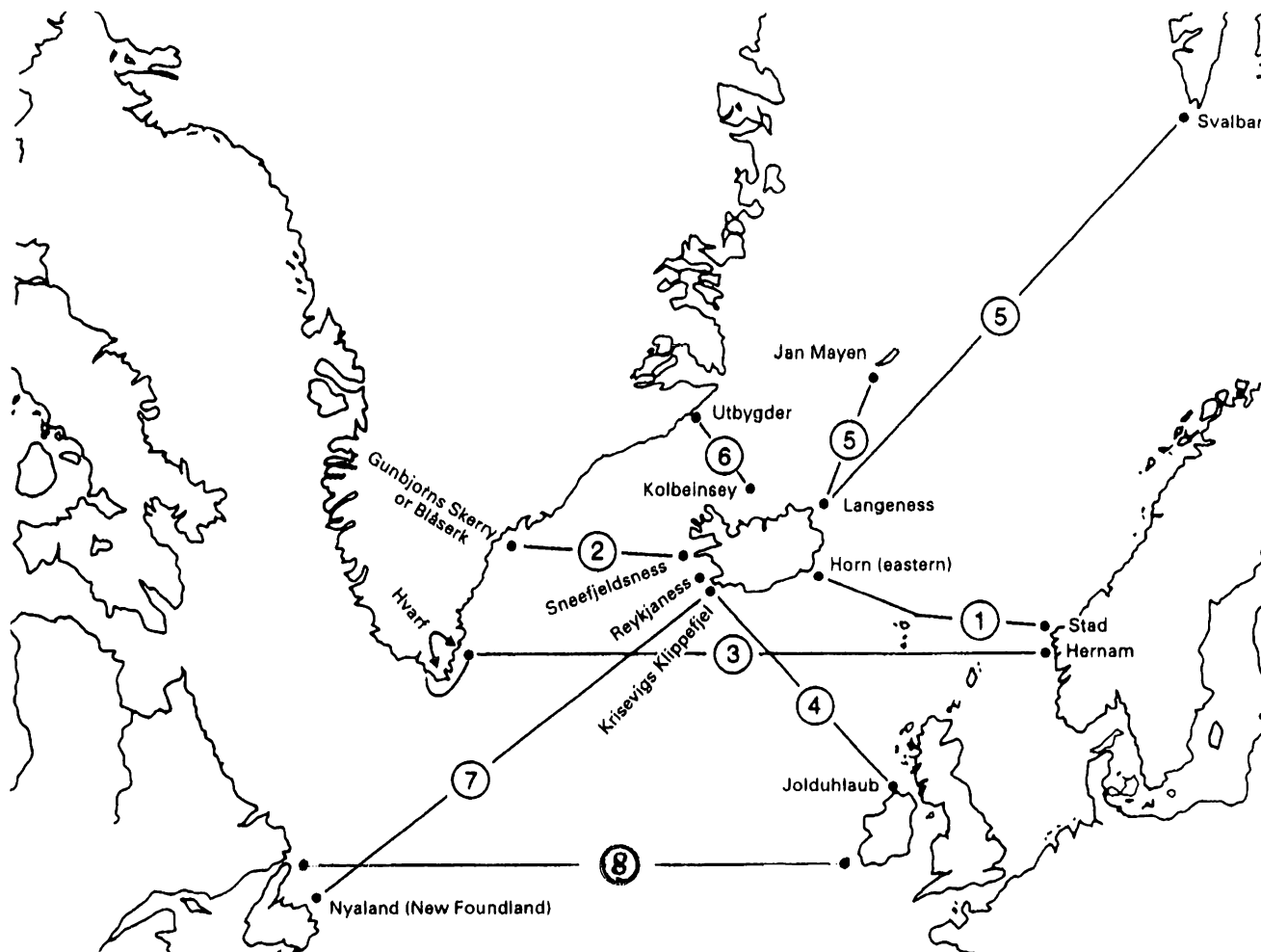
Vi nordboer har en vidunderlig skat i de islandske sagaer, hvori vi også kan finde sejlanvisninger. De dækker ikke alene

Skandinaviens og Vesteuropas kyster fra Nordkap til langt ind i Middelhavet, men også hele Nordatlanten så langt vestover som til Newfoundland og Amerika.

Vikingetidens kystnavigation er beundringsværdig, men forståelig. Man fulgte kysten fra punkt til punkt. Dens udseende var kendt fra tidligere rejser, eller man havde fået oplysninger fra andre, der havde været på rejsen før. Ellers kunne man antage en leidsagnarmadr, en mand vi i dag ville kalde en lods. Det eneste nødvendige navigationsinstrument var loddet.

Ved kystnavigation er det ikke nødvendigt at kende de kurser, man skal styre, men at navigere over Nordatlanten uden sejlanvisning og en retningsgiver til at sætte og holde kursen med forekommer umuligt. Her er det interessant, at vi i sagaerne finder alle de nødvendige sejlanvisninger, og de er så nøjagtige, at vi kunne benytte dem i dag. Se illustration side 108.

Sagaerne indeholder oplysninger om vore forfædres dagligdag, om familieforhold, om dåd og udåd, om krige og om landnam og meget mere. Datidens menneske har utvivlsomt husket bedre, end vi gør i dag. Sagaerne er fortalt og genfortalt fra slægt til slægt gennem utallige generationer, og således er det ikke usædvanligt, at helte er blevet bedre og bedre, medens



Kort over Det nordlige Atlanterhav med de omtalte sejlanvisninger indsat.

(Fra: Landnamsbok og Hauksbok)

Kort over Det nordlige Atlanterhav med de omtalte sejlanvisninger indsat.

(From: Landnamsbok og Hauksbok)

skurke er blevet værre og værre. Det kan vi aldrig kontrollere, men sejlanvisningerne kan vi som nævnt benytte i dag. De er forblevet uforandrede, til de lykkeligvis blev nedskrevet.

I det 8. århundrede bosatte nordboer sig på Shetlandsøerne, Orkneyøerne og senere på Hebriderne. Færøerne blev bosat i 9. århundrede, men den til disse bosættelserne nødvendige navigation nævnes ikke.

Før nordboerne bosatte sig på Island, havde nogle irske munke søgt ensomheden deroppe, men de blev fordrevet, da nordboerne ankom. Det menes, at munkene fandt vej ved at iagttage trækfuglenes flugt ved forår og efterår. Hvor de fløj til og fra, måtte der være land. Man kan sige, at dette var en af de tidligste sejlanvisninger for Nordatlanten.

De nordatlantiske øer menes alle opdaget ved tilfælde. Island blev opdaget af nordboerne imellem 860 og 870. Den første nordbo, der så Island, var en mand ved navn *Naddod*. På en rejse fra Norge til Færøerne blev han af storm drevet vestover, hvor han fandt land, som han ikke kendte. Han gik i land og besteg nogle højder, hvorfra han spejdede efter røg eller andet tegn på beboelse, men så intet. Han sejlede så ud igen, og da han forlod øen, faldt der sne, hvorfor han gav øen navnet *Sneland*.

Et år eller to senere sejlede en anden mand ved navn *Gardar Svarvarsson* ud for at finde øen. Han tog sin moder med, for hun var synsk. Det ser ud til, at hun har ledet ham heldigt, for man fandt øen, sejlede rundt om den og konstaterede, at det var en ø. Man bosatte sig på øen nogen tid og gav den navnet *Gardarholm*.

En tredje mand ved navn *Floki Vilgerdson* velsignede tre ravne og sejlede ud med dem for at finde øen. Ravnene skulle hjælpe ham med at finde land. Den første, han løslod, fløj op, men kom straks tilbage. Nogen tid senere løslod han den anden ravn, som cirklede rundt, men kom så tilbage. Da den tredje ravn blev sendt op, fløj den i stævnens retning, og der fandt Floki

øen. Han fik senere tilnavnet *Ravne-Floki*. Han så megen is omkring øen, og døbte den det, den hedder i dag – Island.

Nyheden om Island var velkommen i Norge. Mange var utilfredse med de herskendes skattetryk, og udvandrede derfor til Island for at skabe en ny og friere tilværelse. Man skabte sine egne love, og på Island skabtes det ældste kendte ting, hvor man årligt mødtes for at afgøre stridigheder og diskutere politiske forhold. Den første udvandrer menes at være *Ingold Arnarson*, der slog sig ned, hvor Reykjavik ligger i dag. Snart var ruten til Island godt kendt, og mange nordboer slog sig ned derovre, blandt dem *Erik den Røde*, som vil blive nævnt senere for sin opdagelse af Grønland.

Bosættelserne på Island blev begyndelsen til den stigende trafik mellem Skandinavien og de nordatlantiske øer, og snart var ruterne så kendte, at de med rette kan kaldes sejlanvisninger - enhver kunne benytte dem. Deres nøjagtighed vidner om, at de har været diskuteret mellem navigatørerne, som hver har bidraget med deres erfaringer fra deres rejser.

De nordatlantiske sejlanvisninger findes i *Hauksbok* og *Landnamabok*. Københavns Universitet oplyser, at de er nedskrevet mellem 1203 og 1210. Til denne artikel er værket *Grønlands Historiske Mindesmærker* benyttet. Her står det originale sprog på venstre side og oversættelserne på højre, og der er mange noter og henvisninger.

Ved analyse af sagaernes fremstilling af sejlanvisningerne i disse gamle skrifter må det erindres, at de ikke er skrevet af navi-



gatører. Der var sikkert ikke den gang mange navigatører, der også kunne læse og skrive. Sagaerne er nedskrevet af munke og andre »skriftkloge«, som naturligvis nedskrev, som de forstod det, der blev fortalt, og som de mente kunne være interessant.

En sejlanvisning skal mindst indeholde fire oplysninger:

- 1) afsejlingssted,
- 2) destination,
- 3) kursen fra 1) til 2) og endelig
- 4) den omtrentlige sejltid.

Disse oplysninger findes i de islandske sagaer, og vi finder endda i den ene oplysning om passage af nogle steder på rejsen. Det er også interessant at bemærke, at både afsejlingssteder og destinationer er valgt som let genkendelige steder. Uden disse sejlanvisninger ville mere end 400 års besejling af Nordatlanten næppe have været mulig.

Ser man på de nævnte kurser, så ligger de fleste i vest/øst, nord/syd eller i retninger midt imellem. Kun kursen for udrejsen er nævnt, og man har formodentlig ikke fundet det nødvendigt at nævne, at man blot skulle styre den modsatte kurs for at komme hjem. Det er ret grove kursanvisninger, men de vest/øst eller øst/vest – vendte har givet den fordel, at man har kunnet kontrollere, om man holdt sig på den samme breddeparallel.

Visse retningers navne bærer præg af at henvise til Norges og Jyllands nord/syd – vendte retninger. Man benytter ganske vist nord, syd, øst og vest som i dag, men halvdelingen har givet nordøst navnet *landnord*, sydøst *landsyd*, altså mod land og nordvest hed *udnord* og sydvest *udsyd*, altså ud fra

kysten. Kompassets yderligere deling er nævnt ned til 16 dele. Et arkæologisk fund fra Uunartoq i Sydgrønland viser dog, at man kan have inddelt til 32 kompasstreger.

Jordens inddeling i breddeparallel og længdecirkler var nok kendt i Middelhavet i vikingetiden, men menes ikke at have været kendt i Norden. Afstanden fra Skandinavien til de forskellige øer findes kun opgivet i sejltid, men her er der stadig nogen uenighed mellem forskerne om tolkning af ordet *dægr sigling* eller *dægr haf*. Således mener nogle forskere, at *dægr* betyder døgn, medens andre mener, det betyder 12 timer. En tredje tolkning er, at *dægr* betyder 120 sømil sejlads.

Der findes i sagaerne klart otte sejlanvisninger. De har på kortet fået numrene 1) til 8) og er taget efter rækkefølgen i de to sagadele *Landnamabok* og *Hauksbok*. Der er små forskelle i ordvalget i de to, men indholdet stemmer godt overens. Der vil i artiklen blive refereret til *Landnamabok* med »L« og til *Hauksbok* med »H«.

Forfatteren til *Landnamabok* »L« var oprindelig Are Frode, men hans værk blev fortsat af Styrmer, Sturla Thordsøn og Marcus Thordsøn. I deres version finder vi de 5 sejlanvisninger beskrevet således:

1) Så siger kyndige mænd, at fra Norge fra Stad er der 7 døgn sejlads mod vest til Horn på Islands østkyst

2) men fra Snefjeldsnæs, hvor vejen er kortest til Grønland, er der over havet 4 dages sejlads mod vest.

3) Man siger også, at når man farer fra Bergen til Hvarfet i Grønland, man da må sejle 12 mil sønder om Island.

4) Fra Reykjanæset i det sydlige Island er der 5 døgn hav til Jolduhlaup på Irland mod syd,

5) men fra Langenæs i det nordlige Island er der 4 døgn sejlads nord på til Svalbarde i Havbugten.

Forfatteren til *Hauksbok* er Hauk Erlands- søn. Den menes baseret på studier af *Land- namabok*. Hauk Erlandssøn var ofte i Norge i længere perioder, og han havde således mange gange krydset Nordatlanten, hvilket kan have givet ham kendskab til navigation. I hans version finder vi disse 6 sejl- anvisninger:

1) Så siger kyndige mænd, at fra Norge, fra Stad er der 7 døgn sejlads til Horn på Islands østkyst,

2) men fra Snefjeldsnæs 4 døgn sejlads til Hvarf på Grønland,

3) Fra Hernam i Norge skal man sejle lige mod vest til Hvarf på Grønland; og da sejler man norden om Hetland, dog så- des, at man netop kan (se) det, fordi man har klar udsigt over havet, men sønden om Færøerne, så man over søen kun ser fjelde- nes halve højde, men således sønden for Island, at dets søfugle og hvalfiske lader sig se.

4) Fra Reykjanæs på Islands sydkyst er der 3 døgn hav til Jöldulaub på Irland mod sønder,

5) men fra Langenæs på Islands Nordkyst er der 4 døgn hav til Svalbard nordpå i havbugten,

6) men et døgn sejlads er der til Grøn- lands Udbygder fra Kolbeinsey mod nord.

I de her benyttede oversættelser fra vær- ket *Grønlands Historiske Mindesmærker* findes

også den syvende sejl-anvisning, der er meget interessant, idet den viser, at der har været forbindelse mellem Sydisland og Newfoundland. Den lyder sådan:

7) Kyndige mænd har sagt, at man skal sejle i SV til Nyaland fra Krisevigs Klippe- fjeld. Der er tilføjet: »Denne klint ligger kort udenfor Reykjanæs«.

Den ottende findes også i ovennævnte værks bind I side 154 og lyder: »Fra Irland vest i havet til Hvitramannaland nær Vin- land er der VI (6) døgra«. Distancen mel- lem Irland og Newfoundland er ca 1680 sømil, og det har intet datidigt skib kunnet tilbagelægge på 6 døgn. Den norske for- sker Roald Mørcken kommenterer denne sejl-anvisning. Han formoder, at romertalle- ne VI og XI er blevet forvekslet af oversæt- terne. 11 døgn svarer til 6,3 knob gennem- snitsfart, hvilket stadig må siges at være en meget høj fart.

Fra en nutidig navigatørs synspunkt vil en analyse af og en sammenligning mellem de to versioner af Nordatlantens sejl-anvisnin- ger se omtrent således ud:

I nummer 1) nævner »L.« kursen vest, men oversætterne har ikke medtaget den- ne for navigatøren så vigtige oplysning. Oversætterne var formodentlig heller ikke navigationskyndige og har anset kursen for overflødig. Eller er det en forglemmelse? Iøvrigt er denne kurs noget grov, da den vil tage skibet en god afstand syd om Island, medmindre det har været praksis at tage kending af Færøerne for derefter at styre en lidt nordligere kurs. Der er en anden mulighed, idet Ivar Bårdson i *Grønlands Beskrivelse* nævner afsejling fra et nordligere

sted i Norge, altså nærmere Trondheim. Det lyder som en mere logisk kurs. Sejltil- den er realistisk. Afstanden er 550 sømil, hvilket med 7 dages sejlads giver en gennemsnitsfart på 3,2 knob.

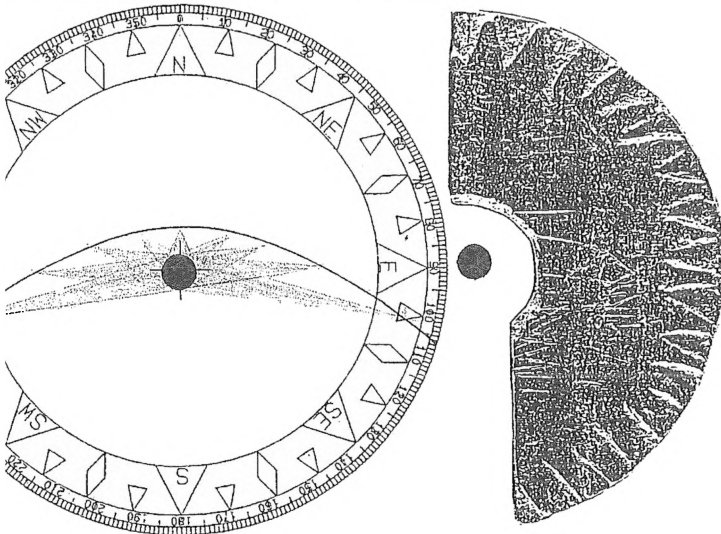
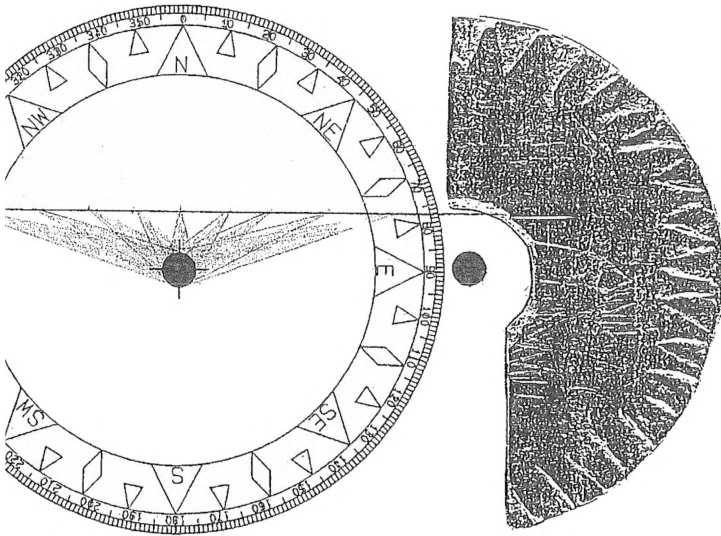
Nummer 2) har hos »L« en interessant oplysning: Kursen er lagt, hvor afstanden til Grønland er kortest. Det må betyde, at der har været sammenligning mellem flere rejser, for der er jo en kortere rute på kursen vestnordvest. Det synes her at have været praksis at følge breddeparallellen, som man kunne kontrollere ved skygge- længden af middagssolen. Det var iøvrigt denne kurs, Erik den Røde fulgte, da han omkring 982 blev kendt fredløs. Han søgte mod Gunbjørns Skær, som man sagde lå vest for Sneffjeldsnæs. Kursen kom senere til at hedde »Eriksstefna«, altså den retning Erik »stævned«. Nu menes dette »skær« at være et landmærke nær Angmagsalik. Afstanden er 400 sømil, hvilket med 4 dages sejlads giver 4,2 knob. I »H« kan vi læse: 4 dages sejlads til Hvarf, men ingen kurs. Hvarf betyder vendepunkt, og det kan således både henviser til Kap Farvel og det punkt på Grønlands østkyst, hvor man observerer landet og drejer sydover for at følge kysten ned mod Kap Farvel.

Nummer 3) er meget tydeligt beskrevet i »H«, ja den kunne benyttes i dag. Det frem- går tydeligt, at man har sejlet direkte fra Norge til Grønland. Kursen er stik vest, og der er nævnt tre situationer, hvor man kun- ne kontrollere, om man var på ret kurs. Shetlandsøerne skulle lige kunne anes i klart vejr, og det halve af fjeldene på Færøernes sydligste ø skulle være i vandet. Jo man vidste godt, at havoverfladen var

kugleformet. I »L« er der ikke nævnt nogen kurs, men man skal sejle 12 mil syd om Island. Det er umiddelbart svært at se, hvordan man har kunnet bestemme denne afstand. Kan det være en måde at betegne hvor langt, man kan formode at se fugl og hval? Den direkte rute fra Bergen til Hvarf går ca 150 sømil syd om Island.

Den lange rute fra Hernam i Norge til Hvarf i Grønland bringer spørgsmålet op: Hvordan har man i vikingetiden kunnet sætte og holde sin kurs på dette lange stræk. Indtil midten af 20. århundrede kendtes intet retningsgivende instrument at have været brugt. I 1948 fandt magister C. L. Vebæk under udgravning af en nord- boruin fra omkring år 1000 i Uunartoq i Sydgrønland en lille halvmåneformet træ- skive, der nu er tolket som halvdelen af et solkompass. Denne tolkning passer godt med ord fra sagaerne, hvor vi kan læse, at når solen var fremme, kunne man »deila ættir«. Det betyder, at så kunne man finde retninger, men når det var tåge, regn eller overskyet, blev man »hafvill«. Man miste- de orienteringen. Rekonstruktioner af sol- kompasset har nu været afprøvet af over 5000 navigatører, nogle endda i kopier af vikingeskibe i Nordatlanten. Det virker fint. Se illustration side 113.

I 1999 sejlede den norske knar BORGUND- KNARREN fra Bergen til Shetlandsøerne for at optage en film for BBC, London om vikingetidens navigation. Navigatøren om bord var jordomsejleren Sir Robin Knox- Johnston, der selv havde konstrueret sit solkompass. Til trods for, at man for nogen



#### Toppen

Den rette linie i træskiven overført til et nutidigt kompas. Som det ses, følger solskyggens vandring gennem dagens timer omkring jævndøgn denne linie.

#### Nederste

Den krumme linie i træskiven overført til et nutidigt kompas. Som det ses, følger solskyggens vandring denne linie omkring sommer-solhverv.

(Fra: Thirslund, S.: *Vikingetidens navigation og Amerikas opdagelse*)

#### Top

*Straight gnomonic line for the time of the equinoxes, shown on a modern compass. The same line is also seen incised on the find.*

#### Bottom

*Curved gnomonic line for the time near summer solstice on a modern compass. The line is also seen incised on the find.*

(From: Thirslund, S.: *Vikingetidens navigation og Amerikas opdagelse*)

tid ikke havde solen fremme og måtte styre efter vindretningen, så kunne Sir Robin rette op, da han igen fik sol, og man fandt sit bestemmelsessted. Filmen har med gode seertal været vist i England og Sverige.

Nummer 4) nævner, at man skal styre syd fra Reykjanes på Island til Jolduhlaub i Nordirland. Det er en noget grov kurs. Kan der have været udeladt nogen information, f.eks. »Lidt mod øst« eller »styr syd til bredden af destinationen, derefter øst«? Distancen er 550 sømil. I »L« nævnes 5 dage, hvilket giver 4,6 knob, men »H« nævner kun 3 dage, hvilket giver 7,6 knob. »L« synes mest sandsynlig.

Nummer 5) bringer et spørgsmål op: Var Svalbard virkelig kendt og blev besejlet fra Island i vikingetiden, eller kan der være tale om Jan Mayen? 4 dages sejlads til Sval-

bard synes umuligt. Jan Mayen forekommer mere sandsynlig.

Nummer 6) er kun nævnt i »H«. Den nævner en dags sejlads fra Kolbeinsey til »Udbygder i Grønland«. Her er tydeligt overdrevet, da denne rejse ville kræve 300 sømil i døgnet. Udbygderne er ikke stedfæstet. Kolbeinsey er en lille ø nord for Akureyri. Den var kendt som et godt sted at fange sæl og samle fugleæg.

Nummer 7) er kun nævnt i »L«. Nyaland er i henhold til værket *Antiquit Americ* identificeret som Newfoundland, og kursen SV fra Krisevigs Klippefjeld passer fint og tyder altså på en regulær forbindelse mellem Island og området, som også fik navnet Vinland.

Nummer 8) har fremkaldt diskussion om, hvad der skal forstås ved *Hvitramannaland*, men det fremgår jo tydeligt, at det er nær Vinland.

Med disse 8 sejlansvisninger var hele Nordatlanten dækket, og de vidner om, at der har været megen trafik igennem mere end 400 år. Spørgsmålet melder sig, om der fandtes kort over Nordatlanten i vikingetiden. Det er ikke sandsynligt, og med de udførlige oplysninger, vi finder i sejlansvisningerne, var navigatøren godt udstyret.

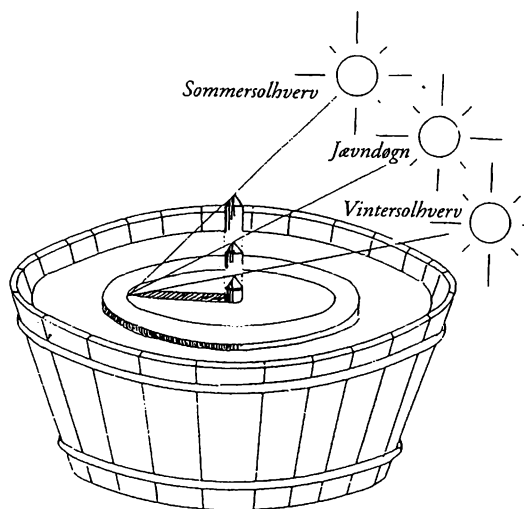
For en nutidig navigatør må det forekomme voveligt at stå til søs uden anden oplysning end kursen og sejltiden. I dag kræver en rejse over Nordatlanten mange instrumenter, søkort, sejlansvisninger, vejroplysninger, isoplysninger og meget mere, og selv med nutidens nøjagtige, elektroniske instrumenter kan man komme i vanskeligheder. Vikingetidens navigatør har bestemt også haft mange problemer.

Nu havde vikingetidens navigatør også andre hjælpemidler end sejlansvisningerne. Som nævnt har vi formodning om, at han havde et ganske godt solkompas. Han menes også at have haft en såkaldt solskuggefjøl. Den bestod af et cirkulært bræt med en indstillelig viser i centrum. Før man stod til søs, satte man brættet i et kar vand og indstillede viserens, så middagssolens skyggespids lige berørte en indridset cirkel. I nogle dage kunne man gentage denne observation om bord. Var skyggen kommet udenfor cirklen, var man for nordligt - indenfor var man for sydligt, og man kunne så rette op. Se illustration side 115.

Nordboerne kaldte Polarstjernen »Leitharstjærna«, hvilket betyder den stjerne, der viser vej. På forårs- og efterårsrejser har man kunnet benytte denne om natten til at lægge skibet på kurs efter, men ved midsummer er der for lyst på Nordatlanten til, at nogen stjerne kan observeres.

Til breddebestemmelse har den også været tvivlsom at observere, da den i vikingetiden var ca 3 grader fra himlens nordpol. Måske har en sammenligning mellem to observationer på samme tidspunkt af døgnet, aften/aften eller morgen/morgen, kunnet vejlede, om man var kommet nord eller syd for sin kurs, men vi finder intet i sagaerne derom.

En mulig retningsgiver, der har været stærkt diskuteret, er Solstenen. Sagaerne beretter om, at kong Olaf besøger storbonden Rødulf, og man foranstalter en fest. På et tidspunkt begyndte man at overgå hinanden i fortræffeligheder, og Rødulfs ene søn Sigurd praler med, at han hele tiden



Niels Winters forklaring på tidlig breddeberegning, den såkaldte solskuggefjøl, som kunne have været brugt på rejserne øst og vest på samme breddegrad. På et cirkulært brædt var der indridset en cirkel i hvis centrum, der var anbragt en indstillelig viser, gnomonen. Denne blev stillet på en for dagen forudberegnet højde. Var solskyggens længde ved middag uden for cirklen, var man for nordligt, var den indenfor, var man for sydligt.

(Fra: Thirlund, S.: *Vikingernes navigation og Amerikas opdagelse*)

*A Sun-shadow board for determining the length of the shadow of a gnomon at Noon on a vertical board. The circle on the floating board indicates where the shadow reached at Noon when the navigator started his voyage. During the voyage he could adjust his course so that he kept the tip of the Noon shadow on the circle. Thus, during his West/East or East/West oceanic voyage he kept in the same latitude in effect. The navigator may have used gnomons of different heights, appropriate for the season or he may have had an adjustable gnomon as suggested by Capt. Carl V. Sølvér.*

(From: Thirlund, S.: *Vikingernes navigation og Amerikas opdagelse*)

ved, hvor himmellegemerne står, selvom han ikke kan se dem. Næste dag sneede det stærkt, og der står i sagaerne, at: »himlen var intet sted at se«. Så tilkaldte kongen Sigurd og bad ham vise, hvor solen nu stod. Sigurd pegede, og så står der: »Kongen tog solstenen, holdt den i retningen og så, hvor det strålede fra den«. Det må have været nogen overdrivelse, for ingen hidtil formodet solsten har vist sig at kunne vise retningen til solen, når himlen var helt overtrukket. Der er formodningen om, at man kan have benyttet visse stens evne til at analysere det polariserede lys, men det kræver jo også kendskab til tidspunktet for at kunne finde retninger ved solens stilling.

Foruden sejlanvisning, solkompass og solskuggefjøl har vikingetidens navigator helt sikkert benyttet alle sine sanser. Han var sikkert ganske godt inde i forudsigelser om vejret. Hans lugtesans var bedre end vor nutidige, og land kunne lugtes langt til søs. Han var opmærksom på fugles flugt, som kunne vise vej mod eller fra land, afhængigt af tidspunktet på døgnet. Hans fornemmelse for temperaturfald gav ham varsel om, at der var is i nærheden. I tåge kunne lyden af brænding på kysten advare ham. Vigtigst var hans erfaringer fra tidligere rejser, og det er temmelig sikkert, at rejsers oplevelser blev diskuteret navigatorer imellem, når skibene stod på land om vinteren.

De voldsomme storme, som for- og efterår hærger Nordatlanten har været uhyre vanskelige for et vikingskib. Man lagde ikke sit skib underdrejet, som senere sejlskibe bjergede sig ved. I stedet løb man for vejret

med reduceret sejl eller for den bare rig. Den norske eventyrer Ragnar Thorseth benyttede i 1984 denne regel, da han med sin knartype SAGA SIGLAR i en svær storm mellem Grønland og Newfoundland søgte at undgå havari eller forlis. Situationen er optaget på video, og det er fantastisk at se, hvordan agterskibet løfter sig, så søen ikke slår over.

Der var jo tidligere den ulempe ved denne manøvre, at man kunne komme langt fra sin oprindelige kurs, men her er det igen, vi må formode, at man kunne bestemme sin bredde, når uvejret var ovre, og så sætte sin kurs igen. At mange skibe forliste har vi et eksempel på i sagaerne. Da Erik den Røde omkring 986 med 25 skibe sejlede tilbage mod Grønland for at bosætte sig derovre, nåede kun 14 skibe frem – resten forliste eller vendte om.

Navigationen på de lange stræk er formentlig foregået på samme vis som i sejl-skibene helt op til ca. 1800, hvor kompasserne var meget ustabile. Man lagde skibet på kurs ved kompasset, men man styrede efter vindfløjen. Det fremgår også af billeder af gamle sejlskibe, hvor vindfløjen næsten altid er fremhævet. Med mellemrum kontrollerede navigatøren, om skibet lå på kurs, og hvis nødvendigt rettede han op. Med solskuggefjøl kunne man ved middagstid, når solen stod højest, konstatere, om man var kommet nord eller syd for sin kurslinie, og hvis nødvendigt rette kursen op.

Forfatteren til denne artikel har krydset Nordatlanten ca 80 gange i sejl-, damp- og motorskibe, og jeg husker kun nogle få rej-

ser med godt vejr. Det er med den største respekt og beundring for vikingetidens navigatører, jeg har studeret sagaernes ord, hvor det klart fremgår, at utallige af vore forfædre har vovet sig ud på dette farlige hav. Hvad var drivkraften? De tidligste rejser var vel flugt fra uønskede regimer, eller fordi man havde begået udåd.

Senere, da nordboerne havde bosat sig på de nordatlantiske øer, opstod der handel, som lagde grunden til en livlig trafik gennem mere end 400 år. Hvalrostand og narhvaltand gav høje priser ligesom hvalroshud, hvalolier og skind. Fra Skandinavi- en medbragtes våben, værktøj, korn, klædestoffer, træ og andre nødvendigheder, for at nordboerne kunne opretholde livet i det barske klima. I begyndelsen af 1400-årene gik sejladsen på Grønland i stå. De sidste nordboers forsvinden er stadig en gåde. Magister C. L. Vebæk har fortalt mig, at en årsag kunne være, at der i 15. århundrede begyndte at komme elfenben fra Vestafrika, som kan have udkonkurreret de grønlandske varer.

Der er selvsagt prestige i at have opdaget God's own Country. I 1992 fejrede USA 500 året for Amerikas opdagelse, og i år 2000 blev den 9. oktober erklæret som *Leif Erikssons Dag*. Begge fejres for at have opdaget Amerika, men ingen af de to opdagede Amerika, ja Columbus nåede aldrig at se det amerikanske fastland. Leif Eriksson opdagede heller ikke Amerika, men han udforskede det nye land, som Bjarni Herjulfsson havde opdaget efter at være blevet »hafvilla« under sin søgen efter Grønland.

Det står fast, at Bjarni Herjulfssons opda-

gelse af Amerika har forbindelse med nordboernes sejlanvininger. Efter sine tre års landsflygtighed kom Erik den Røde omkring år 985 hjem til Island. Han berømmede sit nyfundne land og gav det navnet Grønland, og hans omtale af landet gjorde mange islændere interesserede i at bosætte sig derovre. Blandt dem, der nåede frem, var Herjulf Bardason og hans familie fra Eyrar, men Herjulf's søn Bjarni havde været i Norge om vinteren, og da han kom hjem, fik han den tidende, at hans familie var emigreret til Grønland.

Bjarni rådslog med sin besætning, og man besluttede ikke at losse skibets last, men følge efter familien til Grønland, selv om man indså stor risiko. Med sagaens ord: »Uklog mon tykkes vor færd, eftersom ingen af os har været i Grønlands hav«.

I sagaerne står der, at man sejlede i tre dage, før Island forsvandt i havet. Nu fik de tåge og norden storm, og de vidste ikke, i hvilken retning de sejlede. De blev, hvad man kaldte »hafvilla«, havde mistet orienteringen og løb antageligt for vejret, som det var nordboernes skik, når det stormede. Efter mange dage fik de endelig solen at se, og de kunne atter »deila ættir« – bestemme retninger. De sejlede en dag, så observerede de noget land, der var »ufjeldet og skovbevokset«, og Bjarni mente ikke, det kunne være Grønland, som han havde fået det beskrevet.

Man sejlede nordpå, og to gange var man inde og tog landkending, men uden at gå i land. Til sidst må Bjarni have konstateret, at man var kommet for langt nord- og vestpå, for han styrede nu en østlig kurs og fandt omsider Grønland og sin faders gård.

Bjarni fortalte om sin opdagelse, men blev bebrejdet, at han ikke havde udforsket landet. Leif Eriksson hørte også om landet, og han købte Bjarnis skib. Han må også have fået en sejlanvisning, for omkring år 1000 afsejlede han mod det land, som Bjarni havde set sidst. Han fandt landet, kaldte det *Helluland*, og han og hans mænd gik i land. I sagaen står der, at Leif udtalte:

»Nu kan man ikke sige om os, hvad man sagde om Bjarni, for nu har vi været her«.

Leif sejlede videre sydpå langs kysten og navngav andre steder som *Markland* og *Vinland*.

På New Foundlands nordspids ved *L'Anse aux Meadows* har det norske ægtepar Anne Stine og Helge Ingstad udgravet ruinerne af en typisk boplads fra vikingetiden. Der er formodninger om, at dette er de såkaldte *Leifsboder*.

Gennem mange år har *Vinland* været diskuteret mellem mange forskere. Nogle søgte at tolke navnet i det oldnordiske sprog, men der var mange uoverensstemmelser. At det kunne være et sted, hvor der voksede vin, tvivlede de fleste forskere på, men nu er den norske eventyrer og videnskabsmand, Dr. *Thor Heyerdahl*, fremkommet med det mest sandsynlige svar på spørgsmålet.

*Thor Heyerdahl* skriver i sin og *Per Liljestrøms* bog *Ingen Grænser*, at han under sin forskning i nordboernes rejser over Nordatlanten opsøgte Vatikanet, hvor han bad om adgang til eventuel korrespondance mellem paven og nordboerne i vikingetiden. Efter nogen diskussion lykkedes det *Thor Heyerdahl* at få adgang, og han blev



endda assisteret af ærkebiskop Jorge Mejia, der fremlagde et brev skrevet i år 1070 af Adam af Bremen. Her står der: »Desuden fortalte han (Danekongen) om yderligere en ø, som er opdaget af mange i dette hav, og som kaldes Vinland, fordi der vokser vinstokke af sig selv, som giver den bedste vin«.

I samme bog er der et foto af *Thor Heyerdahl* og den islandske geograf *Pál Bergthorsson*, som også har forsket i St. Lawrence Gulfen efter svar på spørgsmålet om, hvor *Vinland* kunne have ligget. På fotoet ses de to forskere med grene af vin, som er fundet der, og det formodes, at *Vinland* kan have været Prince Edward Island i den sydlige del af St. Lawrence Gulfen.

For sin udforskning af det nye land fik Leif tilnavnet »Den Lykkelige«, og her 1000 år senere blev han fejret som den nordbo, der opdagede Amerika. Vi hans efterkommere glæder os over denne hæder, men denne glæde deler vi ikke med Columbus' efterkommere. I Sydeuropa er der mange, der ikke vil godtage, at det var nordboerne, der

opdagede Amerika. *Thor Heyerdahl* havde en diskussion med en forsker på Canariøerne, der bestemt afviste, at nogen europæer havde været derovre før Columbus, der jo aldrig så God's own Country.

Det er interessant, at visse forskere i Columbus' historie har antydnet muligheden af, at denne store sømand under sine mange rejser kan have hørt om Grønland og Vinland. Når man tænker på, hvor populære de 8 sejlanvisninger har været, er dette meget sandsynligt, men når han så kalder sit nyopdagede område for Indien, hænger det ikke rigtigt sammen. Med sin meget udviklede navigationssans skulle oplysningen om dette store land have givet ham fornemmelsen af, at der kunne synes at være en barriere, før han nåede til Indien.

Hovedpunkterne i denne artikel blev på opfordring af prof. John Kemp udgivet som: *Sailing Directions of the North Atlantic Viking Age (From about the year 860 to 1400)* i *The Journal of Navigation*. Vol. 50, No. 1, 1997.

# The Viking Age's Sailing Directions for the North Atlantic. From approximately 860 to 1400

## *Summary*

The Icelandic Sagas are a wonderful treasure for us inhabitants of the Nordic countries, because in them we can read about the everyday lives of our ancestors. An especially significant find which helps to shed light on the Viking Age are the eight sailing directions which are in the Hauksbok and the Landnamabok. These directions are so accu-

rate that they can still be used today. It turned out to be an extremely interesting assignment when Professor John Kemp, the editor of The Journal of Navigation, asked me to write about these sailing directions as seen by a modern practical navigator. The above article is partly a translation of my English article.

## *Erling Thomsen: Det danske dampskibsselskab Thingvalla* (1880-1898)

*Forfatteren er i moden alder begyndt at læse historie på åbent universitet. Her har han specielt fattel interesse for Thingvallaselskabets korte, men ret dramatiske historie.*

### *Indledning*

Fra 1820 til 1900 udvandrede ca. 17 millioner mennesker fra Europa til USA. Mellem halvdelen og to tredjedele kom fra Tyskland, Irland og England. Udvandringen fra Skandinavien udgjorde ca. 8 %, heraf kom cirka 700.000 fra Sverige, cirka 450.000 fra Norge og cirka 200.000 fra Danmark.

Til transport over Atlanten blev der indtil midten af 18-hundredetallet primært anvendt sejlskibe. Dampskibene begyndte i første halvdel af århundredet gradvis at vinde indpas. Først med hjuldampere af træ. Fra omkring 1850 overtog jernskibe med skrue transporten.

Dette betød, at sejltiden over Atlanten blev nedsat fra måneder til uger, og da man blev mere uafhængig af vejr og vind, kunne der laves faste afgang- og ankomsttider. Det åbnede mulighed for at transportere langt flere pr. tidsenhed (15 af de 17 millioner udvandrede da også i anden halvdel af århundredet).

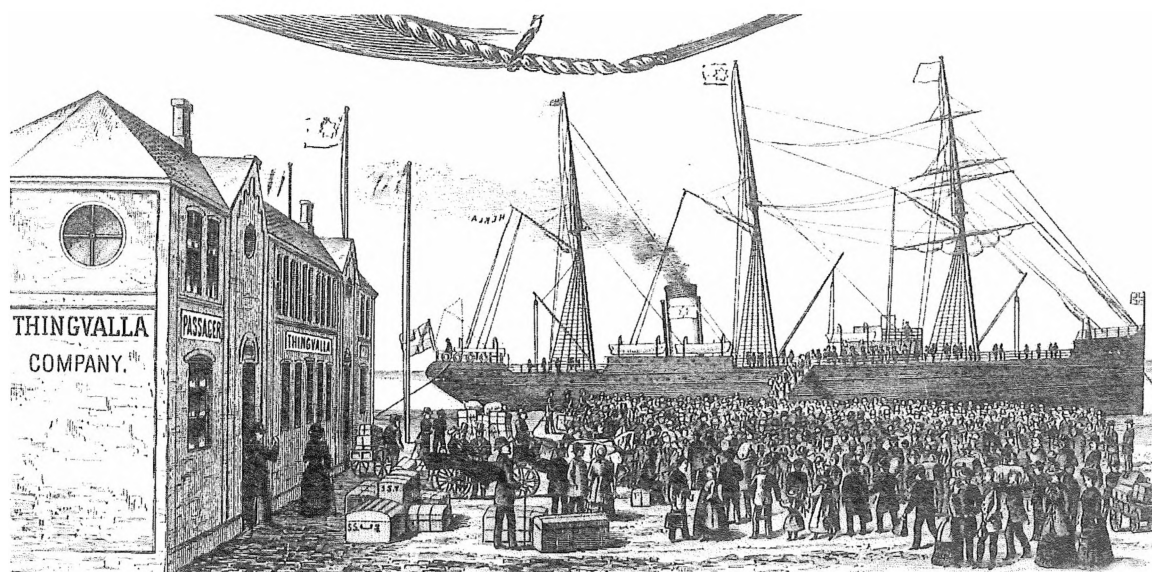
Transporten over Atlanten blev primært udført af engelske, skotske, tyske og ameri-

kanske rederier. De engelske og skotske udgik fra henholdsvis Liverpool (Cunard, Inman, White Star Line m.fl.) og Glasgow (Anchor Line, Allan Line m.fl.). Fra Hamburg var det rederiet Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft (HAPAG) der sejlede til USA og fra Bremen var det Norddeutscher Lloyd. De amerikanske rederier (Red Star, American Lines med flere) sejlede blandt andet fra Liverpool.

De skandinaviske udvandrere var indtil 1880 henvist til at rejse via Liverpool eller Hamburg/Bremen. I 1850 havde Wilson Line oprettet én forbindelse, der gik fra Gøteborg via Christiansand til Hull. Fra Hull blev udvandrerne transporteret via Liverpool til USA.

Ulempen ved den indirekte udvandring var blandt andet, at rejsen til udskibningshavnene var besværlig og usikker. Bagagen kunne ikke sendes direkte, og emigranterne risikerede at skulle gøre længere ophold i udskibningshavnen, hvilket fordyrede rejsen.

På grund af den relativ store udvandring fra Skandinavien og de fordele, der ville være ved en direkte rute, blev der fra skandinavisk side gjort forsøg på at etablere en direkte forbindelse mellem Skandinavien



Thingvallaselskabets nybyggede dampskib HEKLA ligger forløjet ved Larsens Plads, og de ventende 8-900 passagerer er ved at gå om bord. I forgrunden ligger kompagniets bygninger og udstråler tryghed og soliditet.

Anonymt træsnit fra selskabets reklamebrochure 1885. (Foto H&S)

*The Thingvalla company's newly built steamer HEKLA lying moored at Larsens Plads. The 800-900 waiting passengers are starting to embark. In the foreground the company's buildings emanate security and solidity.*

*Anonymous woodcut from the company's advertising brochure 1885. (Photo DMM)*

og USA. Men før det danske dampskibsselskab Thingvalla blev stiftet i 1880, blev det kun til få kortvarige tiltag.

Fra 1880 til Thingvalla i 1898 blev købt af DFDS, var det stort set det eneste rederi, der i fast rutefart transporterede udvandrede direkte fra Skandinavien til USA. Dampskibsselskabet opnåede i de knap 19 år det eksisterede, at transportere mellem halvdel og en tredjedel af de ca. 120.000 danskere, der udvandrede i perioden.

Thingvalla var et af de mange selskaber, der blev startet i anden halvdel af 1800-tal-

let, hvor Tietgen var med i ledelsen. Selskabet blev derfor en del af den industrielle udvikling, der prægede tiden. Efter danske forhold var det en stor prestigefyldt satsning. De fire dampskibe rederiet startede med, var de største i den danske handelsflåde.

*Thingvalla's historie.*

Dampskibsselskabet Thingvalla blev stiftet på en generalforsamling den 16 marts 1880 på initiativ af skibsreder F. W. Kjørboe, men uden Tietgen. I § 1 i Thingvalla's love

står der blandt andet: »Dets formål er at drive fragtfart med egne eller lejede skibe.« Ved fragtfart forstås passager- og godsfragtfart.

Tanken var, at selskabet skulle etablere en rute til New York, med afgang fra København hver 14. dag. For aktiekapitalen på 800.000 købte man det seks år gamle dampskib THINGVALLA, som sammen med et lejet skib HARALD, startede med at føre udvandrere og godsfragt mellem Skandinavien og New York. Men det var ikke tilstrækkeligt til at gennemføre den projekterede sejlplan, der krævede mindst fire skibe.

Det viste sig imidlertid kun muligt at skaffe kapital til tre nye skibe, hvis Tietgen blev inddraget. På en ekstraordinær generalforsamling den 11. november 1880 blev Tietgen valgt til bestyrelsesformand. Det blev endvidere vedtaget at øge aktiekapitalen fra 800.000 til 2.500.000, hvor Privatbanken (Tietgens bank) tegnede sig for en betydelig andel. (For at få en fornemmelse af, hvad investeringen ville svare til i dag, kan nævnes, at timelønnen i 1880 for en ufaglært var 20 øre mod dagens timeløn på 80-100 kr.)

Aktieudvidelsen skulle anvendes til at bygge tre nye skibe. To hos B&W (ISLAND og GEISER) og et hos Kockum i Malmø (HEKLA). Alle skulle være på ca. 3.000 BRT. (Tietgen havde også interesser i B&W)

I slutningen af 1882 var skibene i drift, og en regelmæssig afgang hver 14. dag kunne etableres. Skibene anløb på turene Christiania og Christiansand, mens forsøg på også at anløbe Gøteborg og Frederikshavn aldrig blev en succes.

Thingvalla's skibe blev udsat for mange uheld. I februar 1883 grundstødte HEKLA,

og blev slået til vrag. Der blev straks bestilt en ny HEKLA i England, og indtil det blev leveret i 1884, lejede man skibene HEIMDAL og RAP. I august 1888 stødte GEISER og THINGVALLA sammen i Atlanterhavet. GEISER sank. Til erstatning købtes to skibe hos det belgiske dampskibsselskab Engels. DANMARK var søsat 1880. Skibet blev leveret september 1888. Det andet skib, NORGE, der var søsat 1881, blev leveret i marts 1889. Allerede i april 1889 tabte DANMARK skruen i Atlanterhavet og måtte forlades. I maj 1893 købte rederiet AMERIKA hos White Star, Liverpool. Skibet var søsat 1872. Det virker overvældende med så mange havarier. Men på den tid var uheld på søen nok lige så almindelige, som trafikuheld er på landevejene i dag. I Søfartstidende var der en fast rubrik: Ugens havarier.

I slutningen af 1893 startede HAPAG, Scandia Linie, der sejlede fra Stettin via Helsingborg, Gøteborg og Christiansand til New York. Thingvalla's passagertal faldt så meget, at HEKLA, NORGE, THINGVALLA og AMERIKA tilsammen var oplagt ca. 400 dage i 1894 og ca. 600 dage i 1895. Samtidig faldt billetpriserne i 1894 og 1895 til ca. det halve af prisen i 1893.

Selv om 1896, 1897 og første halvdel af 1898 kom til at gå væsentlig bedre, var det nødvendigt at rekonstruere selskabet. Men det endte med at bestyrelsen på generalforsamlingen september 1898 foreslog: »At overdrage samtlige aktiva og passiva til DFDS, således at der gives aktionærerne 105 % for deres aktier.«

Bestyrelsesformanden motiverede forslaget. Det var fremkommet på grund af at sel-

skabet i midten af forrige måned erholdt meddelelse om, at DFDS ville begynde en linie på New York. Meddelelsen fremkom på et tidspunkt, hvor selskabet ventede svar fra Privatbanken om denne bank ville gå med til en udvidelse af selskabets aktiekapital til anskaffelse af to skibe. Der fremkom samtidig et forslag fra DFDS om at købe selskabets aktiva og passiva. Der kunne ikke være tale om at optage konkurrencen med DFDS, og der var således ikke tale om andet end at acceptere tilbudet. Forslaget vedtoges ved skriftlig afstemning med 5.579 stemmer for og 150 imod. Det vedtoges tillige at bemyndige bestyrelsen til at afvikle selskabets forretninger. (Uddrag af referat fra Søfartstidende september 1898)

Tietgen havde i 1866 stiftet DFDS. Rederiet var på den tid Danmarks største, og det havde blandt andet fragtruter til Amerika. Da Tietgen kom med i Thingvalla's bestyrelse, var de to rederier på en måde under

samme ledelse, hvorfor det var naturligt, at de ikke konkurrerede om godsfragt ruten til New York. Af en korrespondance mellem Tietgen og et andet af Thingvallas bestyrelsesmedlemmer fremgår, at det var førstnævntes tanke fra starten, at så snart DFDS »fik lidt luft«, skulle selskabet overtage linien.

DFDS nåede ikke at »få lidt luft«, før Tietgen i 1898 trak sig tilbage. Derefter var situationen en anden. DFDS var ikke interesseret i, at Thingvalla fik tilført ny kapital, der kunne medføre, at det blev en farlig konkurrent. At Thingvalla-aktionærene fik en fair pris for deres aktier, skyldes nok, at DFDS mente, at de kunne blive fremtidige potentielle købere af DFDS-aktier.

#### *Thingvalla's skibe.*

Skibene var kombinerede damp- og sejlskibe. De var klinkbyggede jernskibe, med en høj- og lavtryks-dampmaskine. Der var to

#### Thingvalla's skibe

	BRT	søsat	periode	max. knob	max. antal passagerer kahyt	mellemdæk
THINGVALLA	2.436	1874	1880-98	10	9	653
HARALD (lejet)	1.531	1875	1880-81	9	10	221
GEISER	2.831	1882	1882-88	11	16	644
HEKLA (1)	2.788	1882	1882-83	11	30	654
ISLAND	2.845	1882	1882-98	11	36	650
HEIMDAL (lejet)	2.047	1882	1883-84		8	412
HEKLA (2)	3.258	1884	1884-98	11	67	804
DANMARK	3.537	1880	1888-89		7	233
NORGE	3.359	1881	1889-98		16	386
AMERIKA	4.058	1872	1893-98	15	157	731



Samme sceneri som den foregående illustration: Thingvallaselskabets damper ved Larsens Plads før afgang. Denne gang skildret af en følsom genremaler, der læser en skæbne i hver eneste af de udvandrendes ansigter.

Malet 1890 af Edvard Petersen, Århus Kunstmuseum. (Foto H&S)

*The same scene as the previous illustration: The Thingvalla company's steamer at Larsens Plads prior to departure. This time the scene is depicted by a sensitive genre painter who reads the fate of every one of the emigrants in their face.*

*Painting from 1890 by Edvard Petersen, Århus Kunstmuseum. (Photo DMM)*

eller tre dæk, tre eller fire master med skonnertrigning, skarp bov med lodret stævn og rundt spejl.

Skibene befordrede passagerer og godsfragt. Passagerafdelingerne var primært

lagt an på udvandrere på mellemdækket. Som det fremgår af ovennævnte oversigt, var der plads til 200–800. Kahytsplass på første og anden klasse varierede mellem 7 og 67, dog var der på den sidste anskaffelse AMERIKA plads til 167 kahytspassagerer.

Mellemdækket kunne sektionvis inddrages til lastrum, hvilket blev udnyttet på de fleste ture.

Nøgterne overvejelser lå til grund for at skibene var så relativt små og sejlede langsomt sammenlignet med konkurrenterne. Skibene skulle gå ind i mindre havne, hvilket satte en øvre grænse for størrelsen. Det skulle samtidig være skibe, som kunne bygges hos B&W.

Skibets størrelse og maksimale fart hænger sammen. En fartforøgelse ville medføre et større kulforbrug og dermed større omkostninger. Den større mængde kul ville nedsætte volumen til fragt og passagerer og dermed formindske indtjeningsmulighederne. Disse to ulemper skulle vejes op mod fordelene ved en fartforøgelse, der reelt set kun ville gælde mellem den sidste skandinaviske havn og New York. Da skibene også sejlede med godsfragt, gik der en del tid med at laste og losse i havnene. Her ville man ikke vinde noget ved at hastigheden blev forøget.

Resultatet blev skibe på ca. 3.000 BRT, der kunne skyde en fart på 9 til 11 knob. Rederiets sidste anskaffelse AMERIKA, kunne gå 16 knob. Med sådanne skibe tog det ca. to dage fra København via Christiania til Christiansand. Ca. 14 dage over Atlanten. Ophold i New York ca. ni dage. Hjemtur til København via Christiania eller direkte ca. 16 dage. Ophold i København ca. elleve dage. Hele rundturen varede normalt knap to måneder. Heraf udgjorde overfarterne over Atlanten ca. en måned.

De større konkurrenters skibe var i begyndelsen af firserne ca. dobbelt så store og sejlede ca. 16 knob. Både fart og størrel-

se blev kraftigt øget i perioden op til 1898. De store konkurrenter sejlede væsentlig mere direkte og ikke med godsfragt i samme omfang som Thingvalla. Gevinsten ved at sejle hurtigere var derfor langt større for dem, end den ville have været for Thingvalla.

*Argumenter for at sejle med dampskibsselskabet*  
Den 1. maj 1880 er der en artikel af kontorchef A. W. Schneider i den Berlingske Politiske og Avertissements-Tidende om Danmarks første udvandrerskib. Kontorchefen skriver blandt andet.:

THINGVALLA er bygget på B&W's Maskin- og Skibsbyggeri og har efter sagkyndiges udtalelser vist sig at være et i alle måder vellykket skib. For at man kan gøre sig forestilling om dets usædvanlige størrelse, kan anføres, at skibet er over 90 m langt og måler knap 10 m i bredden. THINGVALLA er altså ligeså stort som adskillige af vore provinshavnes handelsflåde tilsammen. Følgende syv købstæder: Frederikssund, Præstø, Store Heddinge, Vordingborg, Middelfart, Løgstør og Esbjerg har tilsammen 165 skibe med en samlet tonnage på ca. 2.500 tons, altså omtrent svarende til THINGVALLA's tonnage.

Antallet af alle nationers søgående handelsdampskibe over 100 BRT er – ifølge bureau Verita's general skibsregister – 5.900. Iblndt disse findes kun ca. 6 %, som overgår THINGVALLA's størrelse. Da THINGVALLA også er et passager- og udvandrerskib, er det underlagt loven af 24. marts 1875 angående passagerskibe og reglementet af 28. marts 1870 angående den korrekte direkte befording af udvan-



drere. Reglementet indeholder bl.a. bestemmelser om:

– Overfyldning. Der må kun gives udvandrere ophold på de to øverste mellemdæk og der skal være minimum af kvadrat- og rumfod pr. passager samt et mindst 5,75 fod mellem dækkene. THINGVALLA har 8,5 fod. Der findes i alt fem adskilte rum til udvandrerne, som alle giver flere rumfod pr. passager end reglementet kræver.

– Ventilation. THINGVALLA synes i så henseende at være godt indrettet.

– Sundhedspleje. Med skibet følger en læge og flere sygepassere. Hospitalet er velindrettet med plads til 16.

– Proviant og mad. Reglementet indeholder regler for hvad der daglig uddeles af mad og vand. På THINGVALLA kan enhver få så store portioner af brød og saltet sild, som han ønsker.

Billetprisen er 120 kr., den samme pris som betales for ruterne fra Hamburg eller Liverpool.

Efter den ovenfor givne fremstilling, må det erkendes, at THINGVALLA er i besiddelse af særlig gode betingelser for, at udvandrere vil blive befordret sikkert og godt.

Den 11. maj 1884 skrev Illustreret Tiden: Thingvalla Selskabets nye skruedamper HEKLA skal på sin første rejse den 14. maj. Dette prægtige skib har modtaget adskillige besøg medens det lå fortøjet på Larsens Plads.

På skibet er der midtskibs plads til 40 første klasses passagerer og 24 anden klasses passagerer. På mellemdæk er der 808 køjepladser i hele skibets længde. Første klasses spisesal omgives foroven af et galle-

ri, der udgør den egentlige salon, elegant udstyret med pianoforte og bogskabe. Til anden klasse i agterskibet hører ligeledes en større salon og på det underliggende dæk er hospital med 32 pladser samt lægens værelse og apotek.

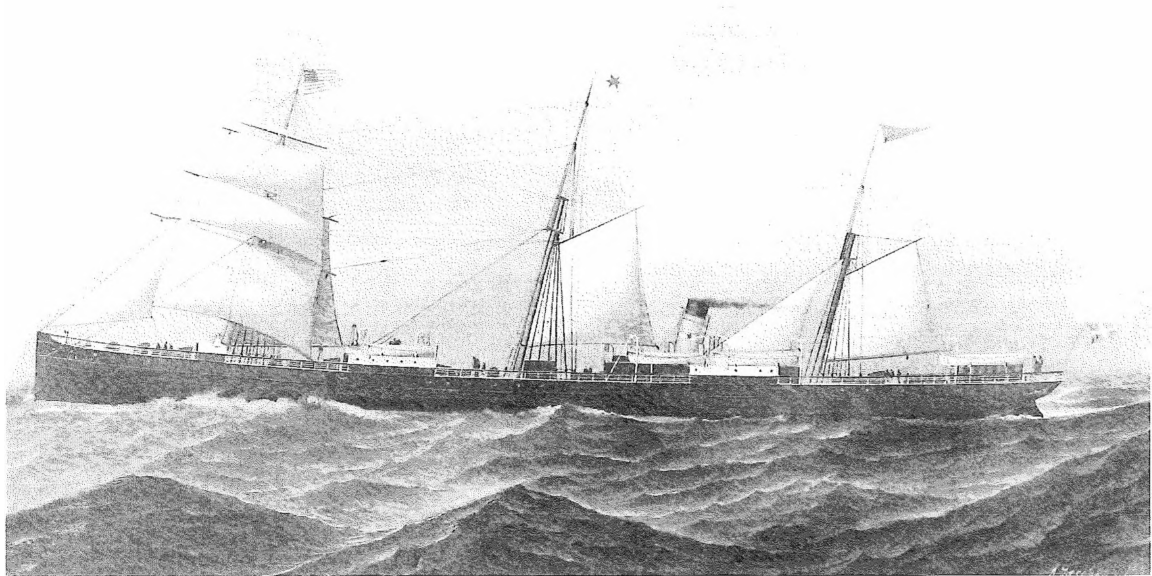
I Thingvalla's brochurer fra 1884 og 1887 fremhæves: Thingvalla er den bedste garanti for en forholdsvis billig, bekvem og i enhver henseende betryggende overfart. At dette opnås ligger i den strengthed og akkuratelse, hvormed Justitsministeriet har udarbejdet reglementet for politiets tilsyn med den direkte befordring.

Med hvert skib følger en eksamineret skandinavisk læge, hvis ansættelse er godkendt af politidirektøren. I skibene findes to hospitaler, et for mænd og et for kvinder, hvor passagererne i sygdomstilfælde forplejes uden betaling. Al proviant bliver forinden skibets afgang kontrolleret af en af øvrighedens udnævnte synsmænd. Befordringen sker direkte, hvorved al omskiftning og toldeftersyn samt ophold i logihuse i fremmede mellemhavne undgås.

Kaptajn, officerer og mandskab er alle skandinaver, hvorfor passagerer i ethvert forekommende tilfælde personlig kan henvende sig til disse uden brug af tolk. Thingvalla er det eneste rederi, der giver passagererne garanti-checks for deres bagage.

Ved ankomsten til landingsstedet modtages passagererne altid af selskabet egne folk, der alle er skandinaver. Disse vil drage omsorg for viderebefordring af passagerer med gennemgående billetter.

Første og anden klasse kahytterne er komfortabelt og hyggeligt indrettet. Forplejningen består af:



Dampskibet ISLAND bygget og indsat i emigrantfarten på New York 1882. Maleriet er udført i dette år af den danskfødte marinemaler Antonio Jacobsen, der udførte utallige portrætter af de skibe, der anløb New York.  
(Foto H&S)

*The steamer S/S ISLAND built in 1882 and put into the emigrant traffic to New York. The picture was painted the same year by the Danish-born marine painter Antonio Jacobsen, who did numerous portraits of ships that called at New York.  
(Photo DMM)*

Kl. 6.30-8. Te eller kaffe med biscuits, tvebakker.

Kl. 10 frokost bestående af et velforsynet koldt bord med 2 retter varm mad.

Kl. 2.30 middag, bestående af 3 retter mad, samt dessert, frugt og kaffe.

Kl. 7 aftensmad, bestående af koldt bord med en varm ret samt te.

Der findes om bord et bibliotek til afbenyttelse for passagererne. Ligeledes findes

særskilt damesalon, rygeværelse og badeværelse. Til passagerernes betjening er ansat såvel mandlige som kvindelige opvartere.

Mellemdæk er inddelt i særskilte rum for familier, ugifte mænd og kvinder. Orden og renlighed varetages af særlig dertil ansatte folk. Kosten er sund og kraftig og tilberedes udelukkende af 1. klasses varer. Den uddeles i så rigelige portioner, at det

er unødvendigt selv at medbringe føde- midler. Kosten bringes til passagererne af opvartere, i modsætning til andre damp- skibsselskaber, hvor man selv skal afhente maden i skibskøkkenet, hvilket navnlig i uroligt vejr giver anledning til ubehagelig- heder. Til de mandlige passagerer, der måt- te ønske det, udskænkes hver formiddag en snaps brændevin. Der findes bageri om bord, der bager hver dag.

I en brochure fra Thingvalla's Chicago agent fra 1885 står der blandt andet: For- dele som tilbydes Thingvallaliniens passa- gerer. Fordele der ikke opnås, hvis man rej- ser med de engelske, tyske eller hollandske linier:

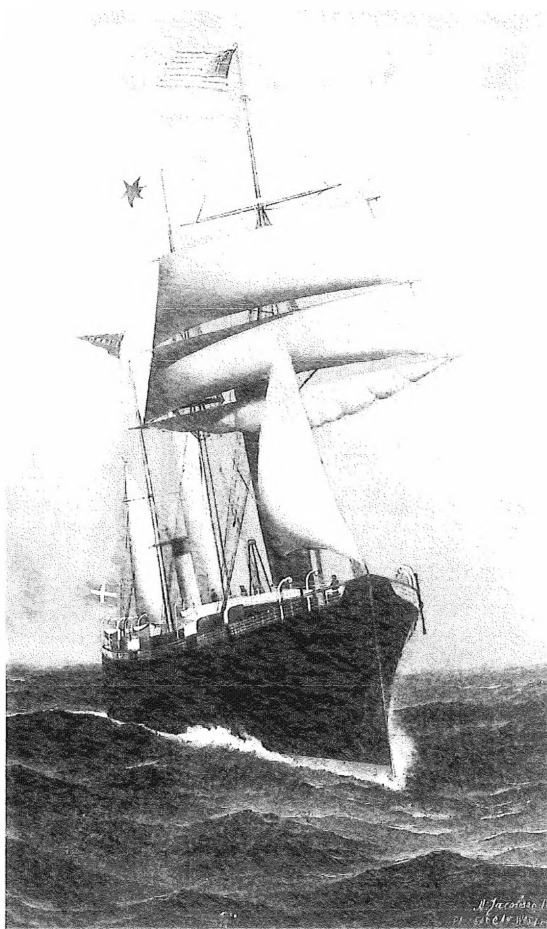
– Alle Thingvalla's skibe sejler direkte fra New York til Skandinavien.

– Man skal ikke være nervøs for forsin- kelser, som tilfældet er, når man gør rejsen over for eksempel England, hvor man ofte skal vente 5-6 dage på båden fra Hull, og så må man selv betale for logi.

– Man behøver ikke at frygte for at blive sammenpakket med en hob irlændere, zigøjnere, polakker, russere eller polske jøder. Alle Thingvallas passagerer er skan- dinaver.

– På hele rejsen får man rigelig skandina- visk kost, hvilket ikke kan fås på nogen anden linie.

*Advarsel!* Nogle passagerer har købt billet i Chicago hos den såkaldte Svenske Linien, men linien er i virkeligheden den tyske linie Stettiner Lloyd, som sejler mellem Stettin og New York, med tysk kaptajn og besætning og under tysk flag. Selskabet sej- ler kun med 2 små skibe, KATIE og



S/S ISLAND her malet af Antonio Jacobsen i en usædvanlig vinkel, der understreger skibenes beskedne størrelse.

Maleri fra 1882 på H&S.

*The S/S ISLAND here painted by Antonio Jacobsen from an unusual angle, which underlines the ship's modest size.*

*Painting from 1882 at the DMM.*

MARTHA. Forveksel ikke den såkaldte Svenske linien med Thingvalla linien, som er den eneste virkelige direkte skandina- vi-

ske rute. (De to små skibe KATIE og MARTHA var på henholdsvis 2.796 og 2.107 BRT, Thingvalla liniens mindste skib var på 2.524.)

Brochurerne lægger megen vægt på:

– At overfarten er betryggende, da rederiet er underlagt justitsministeriets reglement for direkte udvandring.

– At det kun er skandinaver, man omgås på turen, samt at besætningen og agenterne, der hjælper ved afgang og ankomst, også er skandinaver. Det er meget forståeligt for turen fra New York. En del af disse passagererne var reemigranter, som havde fortrudt, bl.a. fordi de under opholdet i USA havde været sammenpakket med polske jøder.

– At man får rigeligt at spise, og at det bliver serveret. Brødet er friskt og maden skandinavisk.

– At man sejler direkte, så man undgår ekstra toldbesvær og ophold undervejs.

- At Thingvalla er det eneste rederi, der giver garanti-checks for bagagen.

Chicago brochuren giver indtrykket af, at hvis man søgte efter en Thingvalla-agent for at få ham til at ordne hjemrejsen, så var det temmelig sikkert, at såfremt den pågældende gik ind hos en anden agent for at spørge om vej, så var vedkommende tabt for Thingvalla.

#### *Forlisene*

Om HEKLAs forlis den 17. februar 1883 står der kort i rederiets bekendtgørelse: »På rejse fra København – New York via Christiania og Christiansand forliste HEKLA 5 mil syd for Færder fyr på grund af tåge. Besætningen, 52 mand og 163 passagerer blev alle reddet.«

Den 22. februar 1883 skrev Berlingske Politiske og Avertissement-Tidende blandt andet: HEKLA sejlede i godt vejr fra København fredag den 16. Lørdag morgen kl. 4 var skibet i tæt tåge. Farten blev sat på langsomt fremad. Efter beregningerne befandt de sig godt fem sømil syd for Færder fyr. Ti minutter senere stødte skibet mod et skær. For- og storrummet blev øjeblikkelig fyldt med vand. Kaptajnen turde derfor ikke forsøge at komme fri, da han var bange for, at skibet så ville synke.

Under god orden blev bådene sat ud. Ved kaptajnens konduite og bestemte optræden lykkedes det at få alle passagererne bragt til Kjærringvig, en lille havn vest for Sandefjord. Kaptajn og mandskab blev ombord og fik losset så meget af lasten, som tililende skibe kunne rumme. Bjergningsfartøjer blev rekvireret. Om søndagen krængende HEKLA mod bagbord, så håbet, om at skibet kunne reddes, var ikke stort.

Godt fem år senere forliste GEISER i Atlanterhavet. Den 12. august 1953 havde *Frit Folk Fredericia* et interview med den sidste overlevende fra forliset:

Den 14. august er det 65 år siden, en af de største skibskatastrofer, der nogensinde har ramt dansk skibsfart, fandt sted. Det var Thingvalla liniens to passagerskibe, de kombinerede damp- og sejlskibe THINGVALLA og GEISER der kolliderede i Atlanterhavet, hvorved 105 mennesker omkom. Ulykken skete 30 sømil sydøst for Sable Island ved New Foundlands kyst. Det var THINGVALLA, der for fuld kraft løb stævnen ind i GEISER, som næsten blev skåret midt over og kort efter sank med de fleste passagerer og størstedelen af besætningen.

Den sidste overlevende fra det forliste GEISER forhenværende kedelpasser Niels Peter Julius Nielsen fortæller: Vi sejlede med GEISER fra New York lørdag formiddag den 11 august. Katastrofen indtraf tirsdag den 14. om morgenen kort før 4. Jeg sad over kedlerne, da braget kom, og efterhånden blev hele køjerummet fyldt med damp. 1. mester råbte: »Bare rolig der er bare sprunget et damprør«. Men der kom mere damp, og da jeg gik ud gennem gangen, var det i vand til knæene. Jeg kom op på agterdækket som allerede lå temmelig lavt og løb op på fordækket. Da agterdækket sank mere og mere, sprang jeg i vandet og svømmende væk fra skibet. GEISER sank fem minutter efter med forstavnen lige i vejret. Jeg var ikke langt nok væk, og blev suget ned under vandet i malstrømmen, men ikke dybere end at jeg kunne komme op til overfladen igen, hvor en af THINGVALLAs redningsbåde tog mig op.

Ved sammenstødet var en snes mennesker blevet dræbt øjeblikkeligt, da THINGVALLAs stævn borede sig ind i skibssiden. Men de fleste er utvivlsomt druknet i deres køjer. Mange af dem, der nåede op på dækket, sprang af rædsel i havet uden at sikre sig redningsbælter. Der var ellers 700 bælter om bord.

Da jeg kom om bord på THINGVALLA, var klokken 6. THINGVALLA havde mistet hele forenden under vandlinien og flød på det forreste skot. Vi måtte alle sammen hjælpe til med at bære lasten i det forreste lastrum agter for at lette forskibet.

På THINGVALLA hejste man nødsignaler, og nogle timer efter fik vi den tyske damper WIELAND i sigte. Da den nåede frem,

blev de 31, der var reddet fra GEISER og THINGVALLAs 455 passagerer ført over på WIELAND, som sejlede dem til New York.

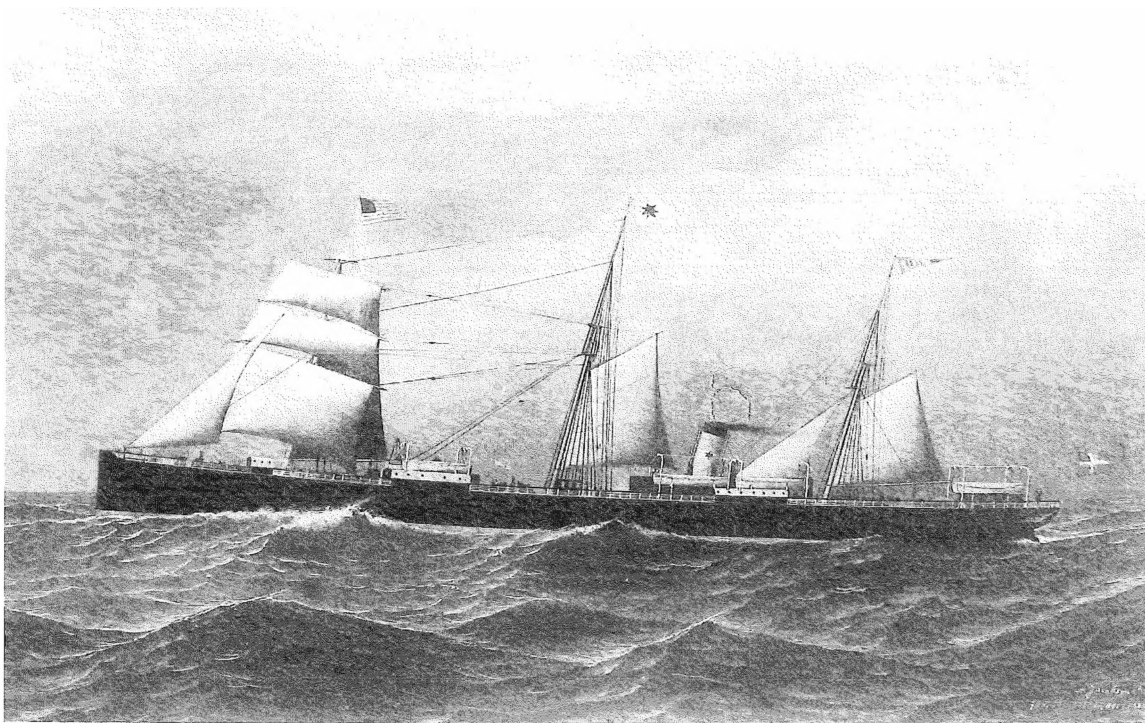
I kraft af enestående dygtigt sømandsarbejde lykkedes det THINGVALLAs kaptajn at bringe det synkende skib til Halifax. Over hele verden beundrede man kaptajnen og hans besætning for denne bedrift.

Man fandt aldrig årsagen til ulykken. Alle de, der havde vagt på GEISER, omkom: 1. styrmanden, 2. styrmanden og de fire maskinmestre. Kaptajnen derimod reddede sig efter først at have klynget sig til en åre og senere til en kærtret redningsbåd.

THINGVALLAs kaptajn Laub indberettede til myndighederne: Mandag aften følte jeg mig nogenlunde sikker, da jeg antog at være uden for modgående damperes kurs. Kl. 4 om morgenen den 14. kom 2. styrmanden ned og meddelte, at det regnede af og til, men at man kunne se i nogen afstand. Kort efter hørte jeg 1. styrmanden varsko hårdt bagbord, og umiddelbart derefter ringede telegrafnen.

Jeg sprang op og kom netop tidsnok til at se sammenstødet. Det regnede meget stærkt. Jeg stoppede telegrafnen, som stod bak, da skibene var skilt ad. Jeg løb forud og så det gabende hul i stævnen, derfra til maskinhuset og beordre pumperne til forlasten i gang. Derefter løb jeg op på broen, hvor jeg traf 2. styrmanden, hvem jeg pålagde at manøvrere med maskine og ror, således at vi kunne holde os i nærheden af GEISER.

Derefter søgte jeg at berolige passagererne, hvad der også tildels lykkedes mig, især da tømmermanden meddelte, at forlasten var tæt. GEISER sank imidlertid, inden vore



Passagerskibet S/S GEISER (D/S Thingvalla) bygget 1881, totalforliste i Atlanterhavet 1888 ved kollision med S/S THINGVALLA. Maleri af Antonio Jacobsen 1882. (H&S)

*The passenger ship S/S GEISER (D/S Thingvalla), which was built in 1881 and went down in the Atlantic in 1888 after colliding with the S/S THINGVALLA. Painting by Antonio Jacobsen, 1882. (DMM)*

både kom derhen, men de reddede heldigvis kaptajnen, doktoren, 3. styrmanden og 28 andre.

Da WIELAND kom til os, gik jeg i en båd langs siden af den for at tale med kaptajnen. Han lovede at tage passagererne ombord, hvorefter overførslen straks begyndte og endte kl. 3. For at nå forskottet måtte vi kaste en del ladninger overbord. Forskottet gav sig over hele sin bredde og lækkede stærkt på siderne. Vi afstivede det med planker og 2 lossebomme, men de

rystede som tynde pinde, hver gang søen slog ind imod skottet. Jeg sad i timevis og holdt vagt, mens vi forsøgte at holde kurs mod Halifax.

Jeg indså snart, at på den måde kom vi næppe dertil med skibet i behold. Jeg besluttede derfor at få kontakt med en fisker, som i værste tilfælde kunne tage os op. Jeg var heldig at få kontakt med en, med hvem vi sluttede en akkord, og aftalte en manøvre, jeg ville udføre for at bringe skibet sikkert i havn. Vi anbragte en trosse

fra vor til hans hægkrog, hvormed han skulle styre os, når vi gik agten over, hvad der stod klart for mig, var den eneste måde at redde skibet på.

Manøvren lykkedes over al forventning. Vi kunne holde en fart på 3 til 4 knob. Uden hans hjælp er jeg overbevist om, at vi aldrig var kommet til Halifax, som vi nåede den 17. august kl. 9 morgen.

Skibet har nu været besigtiget, og det viser sig, at stævnen er klippet af fra hoveddækket til bundstokken. Alt hvad der fandtes foran kollisionsskottet, gik tabt. Der vil nu ifølge ordre blive taget fat på reparationen af skibet. Jeg skal, så snart det kan overses, meddele rederiet hvor lang tid det vil tage.

Telegrammer og avisartikler omtalte WIELANDS indsats:

Havde dampskibet WIELAND ikke opdaget THINGVALLAs nødsignaler og havde dets kække og snarrådige kaptajn Alberts ikke været så beredvillig, er det sandsynligt, at vi havde måtte beklage tabet af begge skibes passagerer og mandskab, uden at man nogensinde havde fået klarhed over det ulykkelige sammenstød.

Så meget smukkere er det, at WIELANDS rederi har givet et lysende eksempel på humanitet og nobel opførsel, ved at være tilfreds med at have reddet de mange ulykkelige, og vil nøjes med den løn, der ligger i bevidstheden om at have udført en god gerning.

Thingvalla selskabet tilskrev WIELANDS rederi HAPAG om at indsende sin regning. Den 1. september modtoges følgende smukke svar pr. telegraf:

»I anledning af forespørgsel meddele vi,

at vi skatte os lykkelige ved, at det blev forundt vort skib WIELAND og samme mandskab at bidrage til mange menneskers redning. Vi give derfor med glæde afkald på den mellem de respektive kaptajners aftale om godtgørelse. Vi henstiller imidlertid til dem, at de, i fald de lader dem omkostningerne dække ved assurance, anvender det hele os tilkommende beløb til bedste for nødlidende efterladte af omkomne GEISER passagerer.«

I 1889 tabte DANMARK skruen midt i Atlanterhavet. I rederiets anmeldelse står: »Skibet er på rejse fra København til New York forladt synkefærdigt i Atlanterhavet på omtrent 46 N. Br. og 40 V. Lgd. den 6. april 1889 på grund af brud på skrueakslen. Af besætningens 69 mand og 665 passagerer reddedes alle af det engelske skib S/S MISSOURI med undtagelse af en maskinmester, der omkom ved ulykkestilfælde i maskinen.«

Bladet »Vikingen« havde i 1939 et interview med A. Th. Kehlet, der 50 år tidligere havde været med på turen som koksmat: Rejsen gik godt, til vi var nået omtrent midtvejs i Atlanterhavet. Da skete ulykken: Skrueakslen knækkede, skruen slog hul i agterstavnen og vandet fossede ind. Situationen var yderst alvorlig, men takket være den myndige kaptajn Knudsens ro og besætningens disciplin, blev en panik undgået.

Der gik to døgn, før vi fik skib i sigte. Det var den engelske fragtdamper MISSOURI, der havde observeret vore nødflag og nu ilede os til hjælp. I flagsproget forhandlede de to kaptajner, og det endte med, at kap-

tajn Murell indvilligede i at tage passagererne og besætningen fra DANMARK ombord.

Den 6. april om eftermiddagen foregik – under oprørt sø – den farlige og yderst vanskelige redning dels med vore egne ni redningsbåde, dels med MISSOURIs 4 både. Børnene blev firet ned i kurve, kvinderne fik reb om livet. En norsk frue skreg: »Gud nej, jeg vil ikke, man kan jo se mine ben«. Men styrmand Glahn svarede tørt: »Så lad hende blive.«

Med hver båd overførtes brød og andre levnedsmidler. Al bagage blev efterladt i DANMARK, der sank mere og mere. Kap-tajn Murell satte kursen mod Azorerne, hvor vi ankom fire dage senere. Derfra kom vi med en portugisisk postdamper til Lissabon, hvor styrmand Raben sendte det berømte telegram til Tietgen: »Alle blev reddet«.

I Danmark havde man gået i frygt for pas-sagerernes skæbne. Den 13. april havde en engelsk damper rapporteret, at den i Atlan-terhavet havde observeret DANMARK for-ladt og synkefærdig.

#### *Økonomi, udvandrere og fragtgods*

Dampskibsselskabet blev finansieret dels ved aktier, dels ved obligationslån. Selska-bets aktiekapital startede med 800.000 kr. Blev i 1881 øget til 1.500.000 kr. og i 1882 til 2.500.000 kr. I 1886 blev den bogførte værdi af aktiebeholdningen nedskrevet til 1.250.000 kr., så den svarede til kursværdi-en. Obligationslånene startede i 1882 med 1.500.000 kr. og i 1894 lånte selskabet yder-ligere 722.000 kr., hvilket svarede til de samlede afdrag på det første lån.

I perioden 1882 til 1896 var den samlede bogførte renteudgift ca. 1,5 mil. kr. Obliga-tionsrenten i den periode var ca. 4 %, så i alt har renteudgifter til obligationer i peri-oden været ca. 750.000 kr. De resterende 750.000 kr. må, som V. Kjørboe skriver, have været aktierenter, for en aktiebehold-ning på 1.500.000 kr., som blev købt af Pri-vatbanken og Norddeutsche Bank. Med andre ord var der tilført selskabet en rente-fri kapital på 1 mil. kr. og en kapital på 3 mil. kroner, hvor der skulle svares 4 % i rente. Aktieudbyttet var i alt ca. 500.000 kr., hvilket svarer til ca. 1,5 % pr. år, så dem der havde aktier uden renter fik ikke meget ud af det, især ikke da kursen i lang tid var under 50.

Dampskibsselskabet har derfor haft meget svært ved at udvide aktiekapitalen hos andre end de to store långivere det vil sige med aktier, som ville være rentebæren-de. Det har nok også skortet på velviljen hos de to store långivere.

Nedenstående tabel viser hvordan det gik. Beløb er, bortset fra à pris angivet i hele 1.000 kr. I regnskaberne er indtægter-ne specificeret i passagerer og godsfragt undtagen for årene 1880 til 1881 og 1897 til 1898. (bilag 1 angiver, hvor tallene stam-mer fra.)

Søjlen »til N.Y. antal« angiver hvor man-ge udvandrere, der sejlede til New York. Fra 1880 til juli 1898 transportererede damp-skibsselskabet ca. 150.000 til New York.

Søjlen »fra N.Y. antal« angiver, hvor man-ge der rejste fra New York til Skandinavien. For de år, hvor antallet fra New York er fun-det, udgør de ca. 25 % af i alt transportere-



**Tabel 1**

År	til N.Y. antal	fra N.Y. antal	i alt antal	à pris netto	netto indtægt passagerer	indtægt gods- fragt	over- skud	forny- elses- fond
1880	1.261						74	15
1881	3.603	266	3.869				75	55
1882	11.143	1.756	12.899	47.91	618	1.033	218	214
1883	10.918	2.963	13.881	43.13	599	1.208	238	132
1884	8.095	828	8.923	69.02	616	1.187	-75	96
1885	5.731	4.497	10.228	47.66	487	1.194	-66	100
1886	12.252	4.166	16.418	43.55	715	1.181	147	225
1887	14.281	4.157	18.438	48.54	895	1.091	281	431
1888	11.416	2.737	14.153	68.11	964	1.204	342	604
1889	6.196				455	1.710	309	640
1890	6.470	1.162	7.632	28.74	219	1.610	-127	422
1891	9.555	1.831	11.386	44.32	505	1.561	110	564
1892	12.326	3.411	15.737	55.34	871	1.389	379	732
1893	12.361	5.199	17.560	60.59	1.064	1.247	224	926
1894	4.462	4.830	9.292	36,13	336	1.069	-562	331
1895	7.442	3.856	11.298	28.96	327	1.037	-252	134
1896	6.074	2.567	8.641	65.46	566	1.415	102	283
1897	4.016							
1898	1.590						162	378

de passagerer. Forudsættes at denne fordeling gælder for alle årene, så vil antal passagerer transporteret i alt ca. være:

Til New York	150.000
Fra New York	50.000
I alt	200.000

Søjlen »netto indtægt passagerer« er den bogførte indtægt for passagerer, som rederiet kalder netto. Fra brutto indtægten har man fratrukket de udgifter, man ikke ville have haft, såfremt der var tale om ren gods-

fragt. Fratrukne udgifter er omkostninger til bespisning af passagerer, omkostninger til besætning der udelukkende betjener passagererne og andre direkte passageromkostninger, dvs. omkostninger der er proportionale med passager antallet og faste omkostninger.

Søjlen »indtægt godsfragt« er brutto.

Søjlen »overskud« angiver årets overskud før afskrivninger. Det fremgår ikke klart, hvilken periode overskuddet, der er angivet i 1898, dækker. Formodentlig er det for

1897 og 1898 indtil DFDS overtog selskabet. Det samlede overskud for perioden 1880 til 1898 var 1,579 mil. kr.

Fornyelsesfonden er en opsparing og er i modsætning til de øvrige tal en saldo. Forøgelsen af fonden er stort set lig overskuddet, hvorfra skal trækkes omkostninger til reparation af skibe, tab ved havarier og tab ved leje af skibe. Som det fremgår af tabellen, blev fonden kraftigt reduceret efter tabene i 1894 og 1895.

Efterfølgende tabel viser godsfragt indtægter for de år, hvor der er fundet relevant talmateriale.

Under forudsætning af at ovenstående tal er repræsentative for hele perioden, så udgjorde indtægten på godsfragt fra New York lidt over det halve af den bogførte indtægt. Det vil sige, at turen fra New York gav overskud alene på grund af godsfragt.

Det var turen til New York, som var vanskelig at få rentabel. Godsfragt alene ville med de lave godsfragtpriser, ikke have givet tilstrækkeligt med indtægter. Der skulle findes en passende kombination mellem passager- og godsfragt, hvilket stort set lykkedes.

At rederiet opererede med netto passager à-priser, skyldes formodentlig, at netto à-priser var sammenlignelige med godsfragt à-priserne. Derved havde rederiet mulighed for på grundlag af markedspriserne, at vurdere hvilken type fragt der var mest rentabel.

Skibene anløb normalt København, Christiania og Christiansand, af og til Malmø, Göteborg og Frederikshavn. Hvor mange passagerer der stod på i de forskellige havne, fremgår af passagerlisterne.



Frihedsgudinden ved indsejlingen til New York var motivet på Thingvallaselskabets brochure fra 1887. Inde i brochuren bragtes et billede af første-klassepassagerernes salon samt en oversigt over den daglige forplejning for alle tre klasser. (Det Kgl. Bibliotek)

*The Statue of Liberty on the way in to New York was the motif on the Thingvalla company's brochure from 1887. Inside the brochure was a picture of the first class passengers' saloon as well as a summary of the food served each day on all three classes.*

*(The Danish Royal Library)*

**Tabel 2 Gods fragt**

	til New York			fra New York		
	1.000 tons	à-pris pr. tons	1.000 kr	1.000 tons	à-pris pr. tons	1.000 kr
1882			178			855
1883			295			913
1885			265			929
1886	29	11.03	320	49	17.55	860
1887	34	11.74	399	41	16.88	692
1888	33	14.55	480	38	19,05	724
1890	34	14,37	487	47	23,61	1.110
1891	35	12,41	434	53	21,25	1.127
1892	28	11,07	310	52	20,82	1.079
1893	27	11.80	320	52	17,98	935
1894	33	9,71	320	41	17,73	727
Total	253		3.808	373		9.952
Gennemsnit		12.09			19.36	

(bilag 1 angiver hvor tallene stammer fra)

**Tabel 3 Passagerer fra:**

År	Danmark	Norge	Sverige
1880	1.261		
1881	2.531	1.072	
1882	4.989	4.569	1.585
1884	4.229	3.866	
1886	6.029	6.215	50
1887	7.890	6.153	
1888	6.261	5.155	
1889	3.820	2.376	
1890	4.258	2.212	
1891	5.993	3.562	
1894	2.429	2.032	1
1895	3.459	3.180	803
1896	3.373	2.701	
1897	2.249	1.711	56
Den procentvise fordeling er	55%	42%	3%

Fra Danmark var der ca. 1.250 fra Frederikshavn, resten var fra København. Fra Norge rejste knap en tredjedel fra Christiansand, resten fra Christiania.

Forudsættes at den procentvise fordeling gælder for alle årene, så var passagerantallet fra de skandinaviske lande:

I alt fra Danmark 83.000

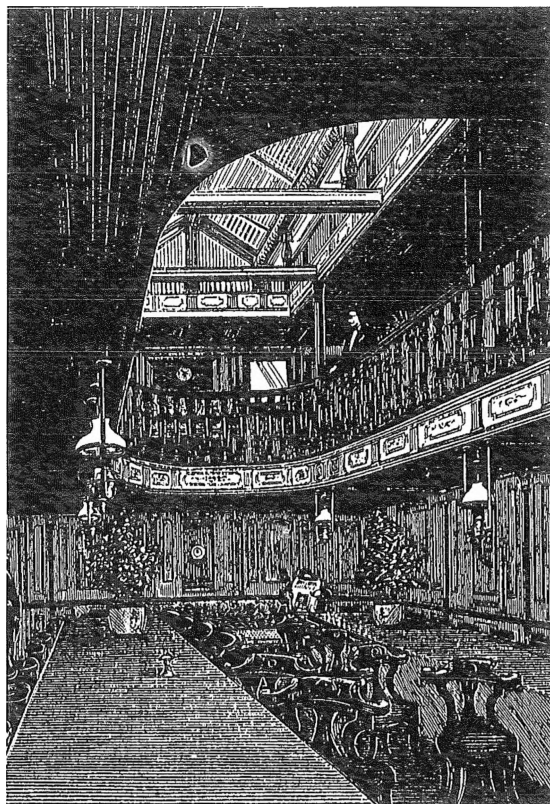
I alt fra Norge 62.000

I alt fra Sverige 5.000

Det fremgår af ovennævnte, at afgang fra Frederikshavn og Sverige ikke var nogen succes

*Konkurrenternes indflydelse på forløbet*

Thingvalla befordrede i perioden 1880 til 1898 lidt over 1,5 % af den samlede udvan-



Førsteklasses salon på HEKLA.  
 (Det kongelige Bibliotek)  
*First class saloon on board the HEKLA.*  
*(The Royal Library, Copenhagen)*

dring fra Europa og ca. 15 % af udvandringen fra Skandinavien, så set med de store engelske og tyske rederiers øjne var Thingvalla ikke konkurrenten. Thingvalla måtte følge den prisudvikling, der blev angivet af de store, men ellers var der de fleste af årene ikke nogen der generede dem på ruten

København – Christiania – Christiansand – New York. Selskabet var delvis beskyttet af den danske lovgivning, der ikke tillod udenlandske rederier at sejle udvandrere direkte fra dansk havn til bestemmelsesstedet.

Thingvalla's forsøg på også at anløbe Gøteborg mislykkedes, bl.a. fordi engelske rederier havde afgang der fra. Passagerer fra Jylland var også lidt af et problem, da mange jyder havde mindst lige så nemt ved at komme til Hamburg som til København.

Thingvalla havde, det man i dag ville kalde en nichevirksomhed inden for Atlanterhavstrafikken. Problemerne opstod da også primært, når andre forsøgte sig inden for Thingvalla's niche.

Der var ifølge regnskaberne tre perioder hvor selskabet havde underskud (se tabel 1).

Den første gang, var i 1884 og 1885. Der fik Thingvalla konkurrence af det lille tyske selskab Stettin Lloyd, som startede en rute fra Stettin via Helsingborg, Gøteborg og Christiansand til New York. Som det fremgår af tabel 1 faldt passagertallene. Dette sammen med stigende omkostninger bl.a. til kul og et tab på HEIMDAL gjorde, at de to år gav underskud.

Anden gang i 1890 var det på grund af den ekstremt lave indtægt på passagerer. Både passager-antal og netto å-priser var faldet siden 1888. Antallet af udvandrere i årene omkring 1890 var nogenlunde konstant, og der var ikke nogen ekstraordinær priskrig mellem de store rederier. Forklaringen på nedgangen kan være, at tilliden til dampskibsselskabet var dalende. GEI-

**Iste Kahyt**

er i enhver Hønsøende komfortabelt og hyggeligt indrøttet for Passagererne.

Forplejningen bestaar af:

*Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 Morgen:* Thee eller Kaffe med Biscuits, Tvobakker.

*Kl. 10 Frokost,* bestaaende af ot velforsynet koldt Bord med 2 Røtter varm Mad.

*Kl. 2 $\frac{1}{2}$  Middag,* bestaaende af 3 Røtter Mad, samt Dessort, Frugt og Kaffe.

*Kl. 7 Aftensmad,* bestaaende af koldt Bord med en varm Ret samt The.

Der findes ombord et Bibliothek til Afbenyttelse for Passagererne. Ligeledes findes særskilt Damsalon, Rygøvelse og Badøvelse.

Til Passagerernes Betjening er ansat saavel mandlige som kvindelige Opvartere.

**2den Kahyt**

(Hekla & Thingvalla)

og

**3die Kahyt**

(Island & Goisor)

er i Forhold til Passagprisen bekvemt indrøttet og bestaar Forplejningen af:

*Kl. 6—7 Morgen:* Thee eller Kaffe med Brød.

*Kl. 8 Frokost:* koldt Bord med en varm Ret.

*Kl. 12 Middag:* 2 Røtter varm Mad.

*Kl. 6 Aften:* koldt Bord med The.

**Ista klass**

är i alla afseenden komfortabelt och trefligt inrättad för passagerarna.

Sorveringen består af:

*Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 på morgonen:* te eller kaffe med diverse sorter bakelser.

*Kl. 10 frukost,* bestående af riktigt kallskuret och två rätter varm mat.

*Kl. 2 $\frac{1}{2}$  middag,* bestående af tre rätter mat, dessert, frukt och kaffe.

*Kl. 7 aftonmåltid,* bestående af kallskuret och en varm rätt samt to.

Det finnes om bord ett bibliotek att användas af passagerarna; liksom finnes särskild damsalong, samt rökrum och badkammare.

Till passagerarnes betjening äro anställda så väl manliga som kvinnliga uppässare.

**2dra klass**

(Hekla & Thingvalla)

och

**3dje klass**

(Island & Goisor)

äro i förhållande till passagpriset bekvämt inredda, och består sorveringen af:

*Kl. 6—7 på morgonen:* te eller kaffe med bröd.

*Kl. 8 frukost:* kallskuret och en varm rätt.

*Kl. 12 middag:* två rätter varm mat.

*Kl. 6 aftonmåltid:* kallskuret och te.

Kostforplejningen om bord på Thingvallalinies skibe.

(Fra Thingvalla-selskabets brochure 1887)

*The meals provided on board the Thingvallalinien's ships.*

(From the Thingvalla-selskabets leaflet 1887)

SERs var forlist i august 1888 og DANMARK forliste i 1889.

Den tredie gang ramte ulykken en af de store konkurrenter: HAPAG. I 1893 udrød en pest-epidemi i Hamburg. HAPAG blev på grund af dette nødsaget at ændre deres rute til Southampton-New York, hvilket blev en dyr affære for dem.

For at rette skuden op igen, startede de i 1894 blandt andet Scandia Linie, der sejlede samme rute, som Stettin Lloyd havde gjort nogle år tidligere. Det gik hårdt ud over Thingvalla. Å-priser blev, som det fremgår af tabel 1, stort set halveret. Passagertallet gik også betragteligt ned, men det skyldes også, at antallet af direkte udvandrere fra Danmark faldt til ca. det halve.

De årlige netto indtægter på passagerer faldt fra over 1 mil. til godt 300.000 kr.. Da fragt-indtægten på gods fra New York samtidig faldt, resulterede det i et underskud for 1894 og 1895 på ca. 800.000 kr.

For at gøre ondt værre havde Thingvalla i 1893 købt det 21 år gamle dampskib AMERIKA. Passagerindtægterne havde været gode i 1891 og 92. For at øge kapaciteten havde rederiet derfor i 1892 besluttet at anskaffe endnu et skib.

Skibet blev leveret i maj 1893, hvilket skulle vise sig at være et meget uheldigt tidspunkt. AMERIKA kom kun til at sejle fem rundture i 93 og tre rundture i 94, før det blev oplagt, på grund af nedgang i antallet af passagerer. AMERIKA blev solgt med tab i marts 1898.

I slutningen af 1895 blev Scandia Linie opgivet. Linien havde givet underskud, og samtidig var det begyndt at gå bedre for HAPAG på mere vitale områder.

# Passagerfragt

	Kvæm	Børn	Patteb.	Kvæm	Børn	Patteb.
<i>Dampskibet Thingvalla</i>						
fra Hjøllingehavn til New York	1159	342	82			
» Christiania        »    do	383	138	50			
» Christianzand    »    do	136	61	18			
(Præmie 340 <sup>7</sup> . 86 <sup>8</sup> . 24 <sup>9</sup> .)				1678	541	145
fra New York til Hjøllingehavn				151	27	9
				1829	568	154

For hver rejse fra Skandinavien til New York og retur blev der udfærdiget passagerlister. Passagerfragt er rederiets sammentælling af disse lister, her for THINGVALLA i 1881. Listerne specificerer voksne, børn til halv pris samt pattebørn, der rejste gratis. Endvidere angives, hvor passagererne komom bord.

(Tietgens privatarkiv, Rigsarkivet)

Passenger lists were drawn up for every trip from Scandinavia to New York and back again. »Passenger freight« is the shipping company's summing up of these lists, shown here in the case of the S/S THINGVALLA in 1881. The lists specify whether the passengers were adults, children at half price, or nursing infants who travelled free.

(Tietgen's private records, the Danish Record Office)

## Konklusion

Den ovenstående analyse kan sammenfattes til følgende problemformulering: Hvad var årsagerne til, at Thingvalla klarede sig så relativt godt/dårligt?

## Fordele:

– Kombinationen af passager- og godsfragt sammenholdt med at skibenes passager- og lastrum kunne varieres, var tæt ved at være genial. Passagerantallet til USA var

◆ : F Ö R D E L A R : ◆

SOM ERBJUDAS

# THINGVALLA - LINIENS - PASSAGERARE

Och hvilka ej kunna erhållas då man går med någon af de Engelska,  
Tyska eller Holländska Linierna.

---

Gode salgsargumenter fra Thingvallaselskabets brochure 1885.

(Tietgens privatarkiv, Rigsarkivet)

*Good sales arguments from the Thingvalla company's brochure 1885.*

*(Tietgen's private records, the Danish Record Office)*

langt større end på hjemturen. Importen af gods var både større og bedre betalt end eksporten. Kombinationen kunne ikke have været bedre.

– Thingvalla havde fundet en niche, hvor de stort set ikke havde nogen konkurrence.

Ulemper:

– Kapitalen var for lille. Der skulle betales renter af de fleste af aktierne, hvilket gjorde

de det sværere at give et acceptabelt overskud. Men ser man det fra DFDS side, så gik det nok, som de havde ønsket.

– De år hvor andre rederier trængte sig ind på Thingvalla's gebet.

– Forlisene, der formodentlig var årsag til dalende passagerantal i 1890.

– Købet af dampskibet AMERIKA i 1893.

## Litteratur

- Bonsor, N. R. P.: *North Atlantic Seaway*. Volume 1-3. Jersey Channel Islands 1978
- Heinberg, Å.: *Over Atlanten*. København 1936
- Hvidt K: *Flugten til Amerika*. Odense 1971
- Kiørboe V: *F. W. Kiørboe som skibsreder*. København 1939
- Kludas, A & Bischoff, H: *Die Schiffe der Hamburger-Amerika Linie 1847-1906*. Herford 1979
- Munchaus Petersen, H & Lorentzen, J: *Rejsen til Amerika*. Odense 1977
- Scovelin, J.: *Tidens hjul og Tietgen*. København 1929

## Arkiver og tidsskrifter

- Rigsarkivet. Tietgens privatarkiv. Sager angående Thingvalla.
- Landsarkivet: Københavns Politi, passagerlister og statistik over udvandrere.
- Erhvervsarkivet: B&W byggekontrakter for skibe bygget til Thingvalla, Rejsebog 1886-1888 og Thingvalla's årsregnskaber.
- Det kongelige Bibliotek: Katalog 34, Thingvalla brochurer.
- Lloyd's register 1883.
- B&W's skibsliste. 1963
- Søfartstidende 1894 - 1898: Referater fra generalforsamlinger.
- Nationaløkonomisk Tidsskrift 1883.
- Grosserer Societetet Komites handelsberetninger. 1888 - 1898
- Vikingen 1939, hæfte 7.
- Handels- og Søfartsmuseet. Rosendahls samling.
- Aviser.

## Bilag 1

### Kildeangivelser

#### Tabel 1

Passagerlisterne fra Norge til New York i 1880 er ikke i arkivet. 1898 er for første halvår.

Søjlen til New York:

- Årene 1880, 84, 85 til 91 og 94 til 98 er fra Landsarkivets passagerlister.
- Årene 1881 til 83 og 85 er fra Tietgens privatarkiv.

- Årene 1892 og 93 er fra Søfartstidende.
- Årene 1886 og 1887 Rejsebog, Erhvervsarkivet
- Søjlen heraf prepaid 1881-1883 og 1885 er fra Tietgens privatarkiv. 1886 og 1887 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.

Søjlen fra New York:

- Årene 1881 til 85 er fra Tietgens privatarkiv
- 1886 og 1887 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.
- 1888 er fra Erhvervsarkivets passagerliste.
- 1890 og 91 er fra referat af generalforsamling i Berlingske 26.03.92.
- 1892 og 93 er fra Søfartstidende.
- 1894 til 96 er udregnede.

Søjlen i alt:

- 1881 til 1885 er fra Tietgens privatarkiv.
- 1886 til 88 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.
- 1890 og 91 er fra referat af generalforsamling i Berlingske 26.03.92.
- 1892 til 1896 er fra Søfartstidende.

Søjlen à priser:

- 1890 og 91 er fra generalforsamlingsreferat i Berlingske 29.03.92
- De øvrige à priser er udregnede.

Søjlerne indtægter og overskud er fra årsregnskaberne, Erhvervsarkivet. 1880 til 1883 er kun i alt indtjening opgivet. Indtjening passagerer 1883 er fra Tietgens privatarkiv.

#### Tabel 2. Godsfragt

- 1882 er fra Nationaløkonomisk Tidsskrift/133-139/1883
- 1883 til 1885 er fra Tietgens privatarkiv.
- 1886-1888 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.
- 1890 og 1891 Generalforsamlings referat i Berlingske 26.03.92.
- 1892 til 1894 Søfartstidende/1894/254 og Søfartstidende/1895/134.



**Bilag 2****Sejltider (dage)****Sejltider Thingvalla 1882**

	1. tur	2. tur	3. tur	4. tur	5. tur	6. tur
København - Christiania	1	1	1	1	1	1
Christiania - Christiansand	1	1	1	1	1	1
Christiansand - New York	15	14	14	14	15	17
Ophold New York	11	9	8	8	7	6
New York - Christiania	15	13		18	17	16
New York - København			16			
Christiania-København	1	1		1	1	2
Ophold København	22	9	16	12	5	
I alt	66	48	56	55	47	43

**Sejltider HEKLA 1882**

	1. tur	2. tur	3. tur	4. tur	5. tur	6. tur
København - Christiania	1	2	1	1	1	1
Christiania - Christiansand	1	1	1	1	1	
Christiansand - New York	14	14	13	12	16	14
Ophold New York	9	8	10	10	7	13
New York - Christiania				14	14	16
New York - København	14	15	15			
Christiania-København				1	1	1
Ophold København	8	11	4	16	7	
I alt	47	51	44	55	47	45

(Tietgens privatarkiv)

## D/S Thingvalla (The Thingvalla Steamship Company)

### *Summary*

From 1820 to 1900 close to 17 million people emigrated from Europe to the USA, of whom about 8 per cent came from Scandinavia. Transporting these emigrants across the Atlantic was mainly a task for English, Scottish, German and American shipping companies. Up until 1880 the Scandinavian emigrants had no choice but to travel via Liverpool or Hamburg/Bremen.

Due to the relatively large number of Scandinavian emigrants and the advantages a direct route would give, attempts were made from the Scandinavian side to establish a direct service between Scandinavia and the USA. These attempts were crowned with success when the Danish steamship company Thingvalla was established in 1880 with the industrialist Mr C. F. Tietgen as Chairman of the Board. The company's aim was to establish a shipping route for the transport of emigrants and goods between Scandinavia and New York with departures from Copenhagen every 14 days.

Thingvalla was one of many companies started in the second half of the 19th century with Tietgen among the directors. The company was thus a part of the industrial development that marked the times. By Danish standards it was a big and

prestigious gamble. The four steamships that the company started with were the largest in the Danish fleet.

From 1880 to 1898, when it was bought by DFDS, Thingvalla was more or less the only shipping company with a regular service transporting emigrants directly from Scandinavia to the USA. During the almost 19 years it existed the company managed to transport between a third and a half of the 120.000 Danes who emigrated during this period.

Many accidents befell the Thingvalla Steamship Company. In 1883 one of its ships ran aground and was wrecked. In 1888 two of its ships collided in the Atlantic. One of them sank and over 100 people were killed. The following year one of the ships lost its screw in the middle of the Atlantic and had to be abandoned.

In 1894 and 1895 a German shipping company began to compete with Thingvalla on the Scandinavia – USA route. This, together with the falling ticket prices, led to a reconstruction of the company, which ended with DFDS taking over the Thingvalla in 1898.

## *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 Pode Poulsen\*, *næstformand*

Slots- og Haveinspektør Ole Stattau

Direktør Gunnar Sørensen

Fagl. sekretær Søren Lundin Sørensen

Forretningsfører Ole Vistrup

Skr.leder Michael Wengel-Nielsen

Sekretær:

Konsulent, cand. jur. Poul Carstensen

De med \* betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

#### Personale (december 2000)

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Administrationschef fra 1/6 2001:

Ulla-Britta Hansen

Museumsinspektør Hanne Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

Museumsforvalter

Morten Kirketerp Nielsen

Konserveringstekniker Mads Gulløv

Skibsteknisk konsulent Jes Kroman

Bibliotekar fra 24/4 2001:

Kenneth Roy Henriksen

Museumsassistent Lisbeth Ehlers

Kontorfuldmægtig Kaya Hansen

Fotograf Kirsten Jappe

Museumssekretær

Lone Knudsen Kristiansen

Regnskabsassistent Klaus Meyer

Assistent Susan Bjerre Skaaning

*Timelønnede kustoder:*

Benjamin Asmussen

J. Steen Christiansen

Annelise Dannesboe

H. Thorben Hansen

Leif Larsen

Rengøringsassistent Aase Hvid

Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 2000

Det første år i det nye årtusinde blev vanskeligt for Handels- og Søfartsmuseet. En meget stram økonomi begrænsede udfoldelsesmulighederne, bibliotekarstillingen var ubesat fra den 1. april, den ene museumsinspektør havde forskningsorlov i fem måneder, en museumsassistent valgte at fratræde midt på året, og to andre medarbejdere måtte døje med langvarige sygdomsperioder. Museets besøgende har kun i begrænset omfang kunnet mærke følgerne af disse forhold, men en række interne opgaver har nødvendigvis måtte trækkes i langdrag. Alligevel blev der på andre felter taget initiativ og arbejdet målrettet for at sikre den fortsatte udvikling af museet i såvel et kort som et langt tidsperspektiv.

Ved årets udgang var næsten alle medarbejderne igen på plads, og da det politiske forlig om finansloven for 2001 udløste et tilsagn om, at statens ordinære tilskud til driften af museet ville blive forøget med en million kroner, gik alle fortrøstningsfulde det nye år i møde.

## *Indsamling, undersøgelser og forskning*

Museet er i den heldige situation, at mange personer, virksomheder og institutioner forstår betydningen af at skænke genstande, arkivalier, fotografier, film og videoprogrammer til os. Denne tilvækst kan anskues som en forøgelse af museets kulturelle kapital, og den er væsentlig, når museet både

nu og senere skal give et nuanceret billede af dansk skibsfarts historie. Gaverne bliver desuden ofte en kærkommen lejlighed til direkte kontakt med de maritime erhvervs udøvere. Den samlede gaveliste følger som sædvanligt efter beretningen.

Årets mest omfattende forskningsindsats var nært knyttet til et af samlingens tyngdepunkter, vores skibsportrætter. Hanne Poulsen har gennem flere år samlet materiale til en biografi og værkfortegnelse over den bedst kendte og mest produktive danske skibsportrætmaler Jacob Petersen, og da Statens Museumsnævn bevilligede tre måneders løn til en vikar, og museet supplerede med yderligere to måneder uden vikar, kunne Hanne Poulsen sammenskrive materialet og foretage en række korte studierejser til museer og private samlere i Sverige, Finland, Tyskland og England. Næste opgave i den forbindelse bliver at få finansieret en udgivelse af monografien, som ud fra en vurdering af den internationale interesse bør være på engelsk.

Som vikar fungerede cand.mag. Majken Rude Nørup, og trods den korte periode var det en god hjælp.

Desuden har Hans Jeppesen afsluttet sit bidrag til syvende og sidste bind af *Dansk Søfarts Historie*, der skildrer udviklingen siden 1960. Forlaget Gyldendal forventes at udgive dette sidste bind i begyndelsen af 2001.

Mads Gulløv har i en uge deltaget i Skov- og Naturstyrelsens marinarkæologiske undersøgelser ved Rømø.

Foruden registrering af årets tilvækst er 2972 gamle registreringsnumre overført til den digitale registrering.

### *Bevaring*

Konserveringen har omfattet genstande til udstilling, udlån og fotografering, og størstedelen af Mads Gulløvs øvrige arbejde har omfattet interne omflytninger for at udnytte magasinbygningen bedst muligt. Desuden har museet haft den første rekvirerede opgave med at udføre frysning for andre.

Vores magasinbygning og dens indretning har også givet anledning til en række studiebesøg af elever fra Konservatorskolen og kolleger fra Den Gamle By i Aarhus, Odense Bys Museet, museerne i Viborg amt, de sjællandske museer uden for København, Vitenskapsmuseet i Trondheim og Domkirkemuseet i Hamar.

### *Formidling*

Efter at museet har afgivet sine tidligere særudstillingslokaler til Slotsforvaltningen, er den faste udstillings største rum inddraget til skiftende udstillinger.

Fra den 11/5 kunne de besøgende fordybe sig i emnet Nordsøolie i en ny vel tilrettelagt udstilling, der var fremstillet af Dansk Undergrunds Consortium (DUC). Udstillingen kunne ses indtil den 22/10 og blev derefter afløst af en flot fotoudstilling med gengivelser af ikke tidligere sete billeder fra Københavns Havnevæsens arkiv.

I efterårsferien tilbød museet omvisnin-

ger for børn om emnerne Slaver, Sørøvere og Forlis.

Blandt de faste omvisninger er shippingelever fra A. P. Møllergruppen, der besøgte museet på søndagene den 20/8, 3/9, 24/9 og 8/10. I år havde vi tillige den 7/10 omvisning af omtrent 300 pensionister fra A. P. Møllergruppen. Museets medarbejdere har i øvrigt afholdt omvisninger for grupper den 5/5, 11/5, 30/9 og 26/10. Den 1/7 var der studiebesøg fra European Chart Curators. Den 24/4 holdt Kåre Lauring foredrag på Christianshavn.

Den største begivenhed på formidlingsområdet afvikledes den 13/11, hvor museet havde inviteret til verdenspremiere på videoproduktionen *Navigationens Historie* i Erik af Pommerns Kammer. Med udgangspunkt i museets fine bestand af traditionelle navigationsinstrumenter, Søren Thirslunds viden om deres anvendelse, optagelser af instrumenterne i brug om bord i vikingeskibskopien ROAR EGE, galeasen HAVGASSEN fra 1898 og hurtigfærgen MIE MOLS har Dansk AV-Produktion redigeret en levende og let fattelig video med Søren Thirslund som den gennemgående fortæller. Billed- og lydoptagelserne er udført af museets fotograf Kirsten Jappe og filmfotograf Leif Jappe, for tilrettelæggelsen står Søren Thirslund og Hans Jeppesen, og det hele har kunnet lade sig gøre ved hjælp af en donation fra Dansk-Fransk Fonden. En lidt forkortet udgave har siden været vist i DR TV, og den vil danne grundlag for en engelsk version til næste år.

Museets deltagelse i Bådmesse i Bella-centret i weekenderne 3-5/3 og 10-12/3, samt på Bogmesse i Forum i weekenden

## NAVIGATIONENS HISTORIE

Hvordan navigerede vikingerne? Polynesierne eller Christoffer Columbus?  
Hvad er lodskud, og hvordan bruges en oktant egentlig?

Det er bare nogle af de spørgsmål, du finder svar på i denne video. Med tidligere skibsfører Søren Thirslund ved roret gennemgås navigatorens vigtigste hjælpemidler fra vikingetiden og frem til 2. Verdenskrig.

På videoen kan du også få indblik i udviklingen og fremstillingen af søkort, de vigtigste historiske opdagelsesrejser, magnetkompassets indtog og historien om, hvordan man løste problemet med tidsbestemmelse til søs.

Anvendelsen af de spændende gamle navigationsinstrumenter demonstreres om bord i så forskellige skibe som vikingeskibskopien Roar Ege, galeasen Havgassen fra 1898 og hurtigfærgeren Mic Mols. Instrumenterne, der demonstreres, kommer fra Handels- og Søfartsmuseets samling.

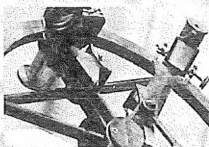
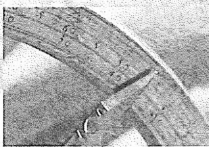
Søren Thirslund har sejlet fra sit 15. år i 1935 gennem alle grader fra deksdreng til skibsfører. Han gik i land i 1968 og arbejdede fortsat inden for skibsfarten frem til 1982, hvor han blev tilknyttet Handels- og Søfartsmuseet for at forske i navigationens historie. Søren Thirslund har udgivet adskillige bøger og artikler om navigationens historie og udvikling og er for nylig blevet æresmedlem af "The Royal Institute of Navigation".

Varighed 44 min.



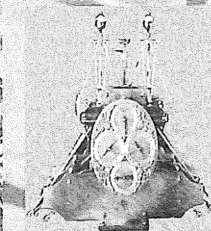
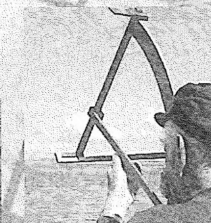
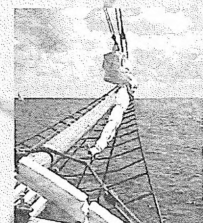
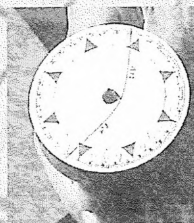
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg  
3000 Helsingør  
Tlf.: 49 21 06 85  
Fax: 49 21 34 40

Videoen er produceret med støtte fra:  
Dansk - Fransk Fonden  
Tilrettelagt af:  
Søren Thirslund & Hans Jeppesen



NAVIGATIONENS HISTORIE

NAVIGATIONENS HISTORIE



HISTORIE

Omslaget til Handels- og Søfartsmuseets video *Navigationens Historie* – med billed- og lydoptagelser af Kirsten og Leif Jappe og tilrettelagt af Søren Thirslund og Hans Jeppesen. Videoen kommer nu også i en engelsk version.  
(Foto: Kirsten Jappe, H&S)

Cover of the Danish Maritime Museum's video »Navigationens Historie« (»The History of Navigation«) which is now being released in an English version. The picture and sound recordings are by Kirsten and Leif Jappe and the video is prepared by Søren Thirslund and Hans Jeppesen. (Photo: Kirsten Jappe, DMM)

17-19/11, har som sædvanligt været lagt i hænderne på Kåre Lauring med bistand fra andre af museets medarbejdere. Desu-

den har Kåre Lauring været meddommer i en modelskibskonkurrence på Orlogsmuseet den 2-3/4.

Handels- og Søfartsmuseets årbog redigeres fortsat af Hans Jeppesen, Hanne Poulsen, Kåre Lauring og Bert Blom, og selv om Bert Blom er fratrukket som bibliotekar, fortsætter han som redaktionssekretær.

Værket *Dansk Søfarts Historie* er nået til sidste bind, og sidst på året gik tilrettelæggelsen og opsætningen i gang på bind syv med Kåre Lauring som billedredaktør, Kirsten Jappe som fotograf og Hans Jeppesen som medlem af hovedredaktionen.

Hanne Poulsens artikel om Sømandens uartige hunde fra årbog 1999 er i udvidet form blevet publiceret i tidsskriftet *Siden Saxo*.

Bert Bloms artikel i samme årbog om danske søfolk i kong Leopold II's tjeneste i Congo har skabt megen omtale i danske aviser og radio samt i Sverige og Norge.

#### *Organisation og samarbejde*

Først på året bad Kulturministeriet Statens Museumsnævn om en samlet vurdering af Handels- og Søfartsmuseets virksomhed, administration og økonomi. I april kom rapporten, der blandt andet rummede en positiv karakteristik af museets undersøgelses- og forskningsaktivitet, publicering og magasinforhold, og i hovedkonklusionen anbefaledes, at statens ordinære tilskud blev øget med 1 million kr. til løsning af de nuværende opgaver samt ansættelse af en souschef. Der var dog også kritik af såvel samarbejdsklimaet som af den økonomiske styring. Derfor indførtes straks, med bistand fra museets revisor, et detaljeret måneds opdelt budget, og det har derefter givet en sikrere økonomisk styring. I foråret gav Danmarks Rederiforening tilsagn

om, at konsulent Frede Christensen kunne igangsætte en intern kursusvirksomhed for alle medarbejderne med henblik på at skabe bedre samarbejdsformer og -klima. Efter interviews med alle ansatte før sommeren er der i årets sidste del afviklet en række hel- og halvdagsmøder med individuelle opgaver, gruppeopgaver og mere kursusprægede elementer.

I det eksterne samarbejde har museet videreført sine mange faglige relationer.

Hans Jeppesen er formand for Skibsbevaringsfonden og for Frederiksborg Amts Museumsråd, og han er redaktør for tidsskriftet *Danske Museer*. Han er i redaktionen for *Dansk Søfarts Historie*, og han varetager desuden de mindre tidskrævende bestyrelsesposter i Vikingeskibsmuseet og i Orlogsmuseet samt medlemskabet af Marinarkeologisk Referencegruppe.

Kåre Lauring sidder i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, og han er næstformand i museets samarbejdsudvalg, ledelsesrepræsentant i sikkerhedsudvalget samt kontaktpreparatant for Dansk Magisterforening i Frederiksborg Amt.

Hanne Poulsen deltager for museet i forskningsprojektet *Coastal Shipping*.

Mads Gulløv er museets mand i Dykkerhistorisk Selskab.

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

International Congress of Maritime Museums (ICMM) holdt i år sit årsmøde i Danmark i dagene 3-6/9 med Orlogsmuseet, Vikingeskibsmuseet og Handels- og Søfartsmuseet som værter. Hovedparten af arbejdsbyrden lå på Orlogsmuseet, og pro-

grammet afvikledes til stor tilfredshed for de ca. 70 deltagere fra især Europa og Nordamerika. Dagen på Kronborg indeholdt en omvisning på museet samt to sessioner, hvor Hans Jeppesen var ordstyrer for den ene. Derefter sejlede gæsterne i en chartret Sundbus til København.

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

Foreningen af Danske Kunstmuseers forårsmøde den 1-2/3 i Vejle.

Søfartspuljemøder den 8/3 i København og den 13-14/9 i Marstal.

Dansk Kulturhistorisk Museumsforenings møder den 15-16/3 og 15-17/11 på Fuglsøcenteret

Maritimhistorisk Konference den 12-14/5 i Marstal.

Statens Museumsnævns årsmøde den 22-23/5 i Esbjerg.

Nordiske Søfartsmuseers møde den 25-27/5 i Stockholm.

Costal Shipping den 9-10/10 i Groningen.

#### *Personale*

Den 31/3 fratrådte bibliotekar Bert Blom på grund af alder. Ved en reception i Erik af Pommerns Kammer kunne kolleger, familie og venner tage afsked med et yderst afholdt, hjælpsomt og flittigt menneske. Som nævnt andetsteds fortsætter Bert Blom heldigvis som redaktionssekretær på årbogen.

Midt på sommeren fratrådte museumsassistent Bruno Jessen efter eget ønske, og den 7/8 overtog Lisbeth Ehlers hans stilling.

Der har i årets løb været følgende midlertidigt ansatte:

Majken Rude Nørup, museumsinspektørvikar 1/4 - 30/6.

Ole Winther siden 1.3.

Jens Tholstrup siden 1/9.

Emanuel Bassols siden 4/1.

Melita Kate Bentin siden 7/12.

Anders Faurholdt, honorarlønnet.

#### *Planlægning*

I efteråret vedtog Helsingør Byråd en revideret kommuneplan, der blandt andet udlægger et areal til et udflyttet og fornyet museum. Der er naturligvis et væsentligt fremskridt for Handels- og Søfartsmuseet, og museets bestyrelse har derfor valgt at acceptere en for museet mindre heldig udformning af havnen, som også er skitseret i den nu vedtagne kommuneplan.

Inden da var der en intensiv mødevirkosomhed med Helsingør kommune, som især foregik i to rækker. I den ene er der udført forarbejder til en lokalplan for blandt andet det område, der i henhold til kommuneplanen er udlagt til det udflyttede og fornyede museum. Dertil har Hans Jeppesen haft faglig bistand af arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen, og undervejs i processen har hele personalet været inddraget for at vurdere, om den funktionsmæssige fordeling af arealer i rapporten *Værftet – et center for maritime aktiviteter* skulle justeres. Dette arbejde er nu afsluttet og indgår i den reviderede kommuneplan. I den anden række deltog Hans Jeppesen i en af kommunen nedsat arbejdsgruppe kaldet Kulturhavn, der havde til formål at komme med forslag, der her og nu kunne





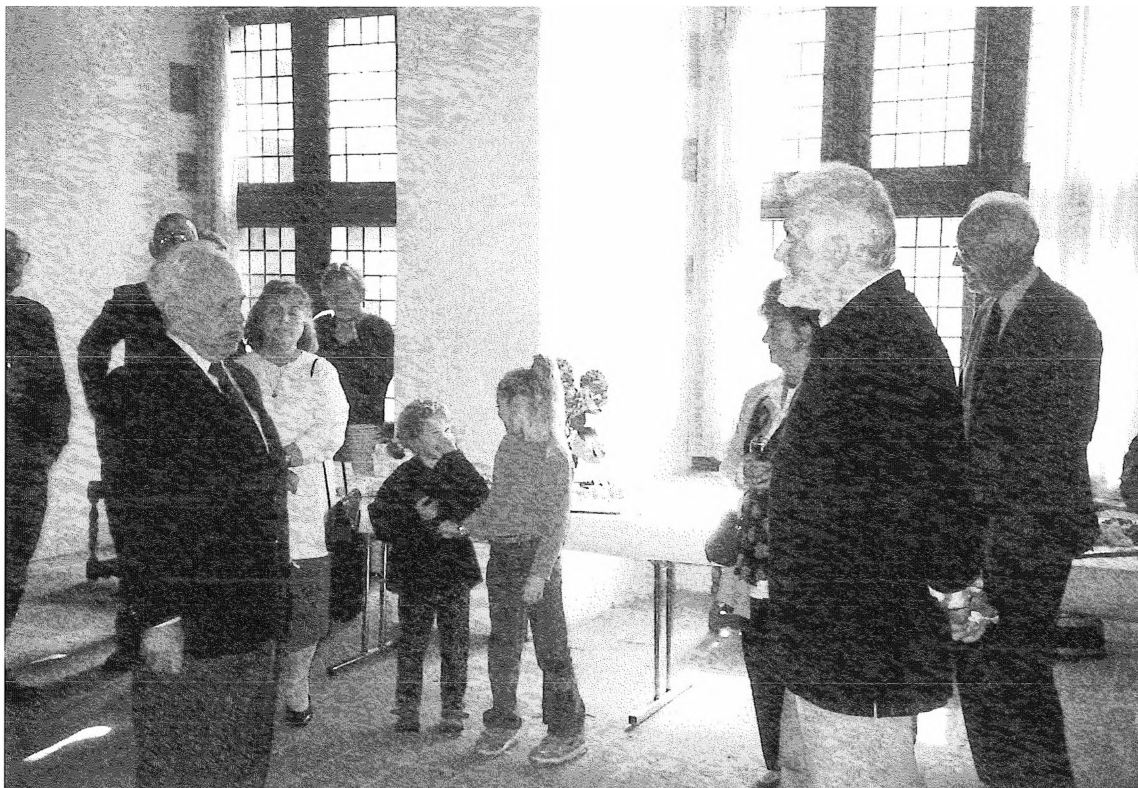
Bibliotekar Bert Blom takker af efter sytten års arbejde med Handels- og Søfartsmuseets bibliotek og som handyman i museet samt ti år med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner. (Foto: Bruno Jessen, H&S)

*Librarian Bert Blom saying goodbye after 17 years of service in the Library of the Danish Maritime Museum and as a handy man at the museum, as well as 10 years with the Society of Friends of the Maritime Museum. (Photo: Bruno Jessen, DMM)*

give indhold til begrebet kulturhavn. Der har endnu ikke været mange konkrete resultater af møderækken. Desuden har forretningsudvalget haft foretræde hos økonomiudvalget og er sammen med byrådet blevet orienteret om kommuneplanen, mens den endnu var et forslag.

Ved årets udgang kunne museet således glæde sig over, at det reviderede plan-

grundlag tilgodeser vores arealbehov, mens det endnu er uvist, hvad der fra andre sider menes om den samlede plan for området mellem Kronborg og byen. På et væsentligt punkt var der endnu ikke opnået enighed med Helsingør Kommune. Kommunen ønskede en samlet realisering og finansiering, mens museet understregede nødvendigheden af, at finansieringen af



Fra receptionen i Erik af Pommerns kammer i anledning af bibliotekar Bert Bloms pensionering. (Foto: Bruno Jessen, H&S)

*From librarian Bert Blom's reception in Erik af Pommerns kammer:*

*(Photo: Bruno Jessen, DMM)*

det flyttede og fornyede museum var klart adskilt fra de øvrige elementer.

Sidst på året kom der også bevægelse i forhandlingerne med Slots- og Ejendomsstyrelsen om en revision af kontrakten. Forhandlingerne resulterede i, at der indrettes et fælles Velkomstcenter i stueetagen i Slottets nordfløj, hvor salg af billetter og souvenirs for Slottet og Handels- og Søfartsmuseet vil blive samlet. Det økonomiske grundprincip er en fordelingsnøgle 1:4,

som anvendes både for udgifter og nettofortjenesten i Velkomstcenteret. For museet vil den umiddelbare gevinst være en større synlighed, før de besøgende køber billet, og siden en besparelse i kustodetimer og forhåbentlig en større indtægt på salg af souvenirs m.m. Den nødvendige ombygning gennemføres af Slots- og Ejendomsstyrelsen, og den forventes afsluttet inden højsæsonen 2001.

## Gaveliste for året 2000

*Ahnfeldt-Møllerup, C. C.:* En samling årbøger 1943-1971.

*Artwork A/S:* Div. Værktøj fra Nordhavnsværft A/S.

*Bertram, Elisabeth:* Papirer vedr. maskinmester Wilhelm Bertram.

*Brøndum, Preben:* Papirer vedr. hovmester i DFDS Peter Lauritz Hansen.

*Byhistorisk Samling for Lyngby-Tårnbæk Kommune:* Div. Fotografier.

*Grev Christian af Rosenborg:* Et dannebrogssflag med monogram.

*Christensen, Frans:* Brochurer for SARAH, nødsender samt nogle genstande vedr. telekommunikation.

*Elberg, Hans Chr.:* Decca modtager årgang 1985.

*Fage-Petersen, Jens:* div. Arkivalier vedr. rederier samt nogle lærebøger om navigation.

*Fagerlund, Benno:* Søfartsbog for Peter Emanuel Frydenlund.

*Foreningen af Bestyrere for de Godkendte Skippereskoler:* Div. Bestyrelsesprotokoller.

*Galliano, Roberto:* Div. Vedr. B&W skibsværft.

*Gilleleje Lokalarkiv:* Et fotografi.

*Göttische, Kenno:* Kajakmodel, uniformer samt nogle fotografier.

*Gulløv, Mads:* 7 liters trykflaske.

*Hansen, Inger:* Div. Vedr. Cunard Line.

*Hansen, Inger Falkenskov:* Div. papirer vedr.

matros Svend Julius Christian Hansen.

*H. C. ANDERSEN, skoleskib:* Div. Genstande inden for telekommunikation.

*Kristensen, Svend:* Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

*Langelands Museum:* Div. Fotografier.

*A. P. Møller:* Fotografier vedr. hovmester Kai Verner Jørgensen, Arbejdstøj, hjelm og handsker fra rederiet A.P.Møller, samt en samling twist-locks fra containere.

*Nielsen, Erik Kragelund:* Liste over skibe og personer i allieret tjeneste 1940-1945.

*Nielsen, Ingemann:* Beretning vedr. M/S KINAs forlis 1947.

*Nielsen, Knud:* Lægebog for Søfarende.

*Petersen, Preben:* Div. Vedr. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

*Rasmussen Melchior, Susanne:* Middags Gong-gong fra M/S JUTLANDIA.

*Rørvig, Preben:* Maleri

*Skjødt, Karsten:* Tilsynsbog for drivkvasen MAREN.

*Svendsen, Henning:* 2 stk. konstruktions-tegninger.

*Søsportens Sikkerhedsråd:* Div. Film.

*Vestergaard, H. Kristian:* Div. Værktøj, tegninger samt bøger.

*Wamberg, Jens:* Skibsportræt: OLGA MÆRSK.

*Iver C. Weilbach & Co. A/S:* En samling Søkort.

*Winther, Ole:* Common Prayer Book 1903.

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

## Resultatopgørelse for året 2000

<i>Indtægter</i>	
Entreindtægt . . . . .	652.460
Driftstilskud fra staten . . . . .	4.631.900
Andre offentlige tilskud . . . . .	89.500
Ikke offentlige tilskud . . . . .	118.000
Kiosk- og bogsalg . . . . .	60.929
Rekvirerede arbejder . . . . .	20.665
Renteindtægter . . . . .	34.458
Indtægter i alt . . . . .	<u>5.607.912</u>
 <i>Kapacitetsomkostninger</i>	
Personaleomkostninger . . . . .	3.828.355
Lokaleomkostninger . . . . .	993.041
Samlingens forvaltning . . . . .	25.586
Undersøgelser og erhvervelser . . . . .	42.039
Konservering . . . . .	25.692
Udstillinger . . . . .	49.012
Anden oplysningsvirksomhed . . . . .	72
Udgivervirksomhed . . . . .	2.388
Andet kulturformidlende arbejde . . . . .	49.387
Administration . . . . .	615.192
Kapacitetsomkostninger i alt . . . . .	<u>5.630.764</u>
Resultat før afskrivninger . . . . .	- 22.852
Afskrivninger . . . . .	8.206
Årets resultat . . . . .	<u>kr. - 31.058</u>

## Balance pr. 31. december 2000

<i>Aktiver</i>	
Samlingen . . . . .	1
Automobil . . . . .	<u>16.412</u>
Anlægsaktiver i alt . . . . .	<u>16.413</u>
Beholdninger . . . . .	150.788
Udestående fordringer . . . . .	113.942
Likvide midler . . . . .	<u>1.071.838</u>
Omsætningsaktiver i alt . . . . .	<u>1.336.568</u>
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 1.352.981</u>
 <i>Passiver</i>	
Egenkapital . . . . .	<u>- 795.548</u>
Hensættelser . . . . .	<u>186.527</u>
Mellemregninger . . . . .	1.295.555
Skyldige omkostninger . . . . .	<u>666.447</u>
Gæld i alt . . . . .	<u>1.962.002</u>
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 1.352.981</u>

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 2000 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Efter vor overbevisning er årsregnskabet aflagt i overensstemmelse med den danske lovgivnings krav til regnskabsaflæggelsen, ligesom det efter vor opfattelse giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, den økonomiske stilling samt resultat.

Glostrup den 1. juni 2001.

*Ole Holm*, statsaut. revisor

## Specifikation af ikke-offentlige tilskud 2000

Danmarks Rederiforening . . . . .	10.000
Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel . . . . .	10.000
Skibsværftsforeningen . . . . .	3.000
J. C. Hempels Fond . . . . .	20.000
Unibank - Fonden . . . . .	10.000
Museumstjenesten . . . . .	35.000
D/S Orient . . . . .	30.000
Tilskud; Sture Høvdens's Legat . . . . .	30.000
	<u>148.000</u>
<i>Heraf reserveret til hensættelser:</i>	
EDB-udstyr . . . . .	30.000
I alt	<u>kr. 118.000</u>

## Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

<i>Resultatopgørelse for året 2000</i>	
Renteindtægter . . . . .	2.950
Kursregulering . . . . .	1.605
Årets resultat . . . . .	<u>kr. 4.555</u>
Balance pr. 31. december 2000	
<i>Aktiver</i>	
Handels- og Søfartsmuseet . . . . .	90.555
Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv . . . . .	100.000
Obligationer , 5% Danske Kredit, nominelt kr. 59.000 . . . . .	52.876
Likvide beholdninger, Den Danske Bank . . . . .	5.653
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 249.084</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital:	
Saldo den 1. januar 1998 . . . . .	244.529
Årets resultat . . . . .	4.555
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 249.084</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 2000 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte danske revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandling, som vi har anset for nødvendige. Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med den danske lovgivnings krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 1. juni 2001

*Ole Holm*, statsaut. revisor

## Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 2000

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter .....	40.132
Kursregulering .....	18.875
Indtægter i alt .....	<u>59.007</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision .....	3.750
Depotgebyr .....	0
Udgifter i alt .....	<u>3.750</u>
Årets resultat .....	<u>kr. 55.257</u>

Balance pr. 31. december 2000

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer .....	415.685
Likvide midler .....	139.605
Tilgodehavende, Handels- og Søfartsmuseet .....	<u>1.205.000</u>
Omsætningspapirer i alt .....	<u>1.760.290</u>
Aktiver i alt .....	<u>kr. 1.760.290</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital .....	<u>1.656.540</u>
Gæld	
Mellemregninger .....	100.000
Skyldige omkostninger .....	3.750
Gæld i alt .....	<u>103.750</u>
Passiver i alt .....	<u>kr. 1.760.290</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 2000 for Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte danske revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige. Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med den danske lovgivnings krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 1. juni 2001

*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.

XX. *Kåre Lauring og Kirsten Jappe: Købmand, sømand og supercargo – guide til den florissante handels København* (dansk og engelsk tekst og fotos). H&S (1998)  
Pris kr. 198,00 (Venneselskabspris kr. 148,00).

### **Plakater:**

Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* (1948). Farvelitografi. Pris kr. 60,00.  
Museets »nye« plakat, tegnet af grafikeren *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 (2001).  
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 bogliste 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 2001*

Direktør Ole Friis

Direktør Torben P. Hansen

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Direktør Jørgen Marcussen

Journalist Anders Høegh Post

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen

Direktør Erik Østergaard

## *Æresmedlemmer*

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Fhv. museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

## *Personale*

Susan B. Skaaning

## *Beretning for 2000/2001*

Selskabet afholdt sin årlige ordinære generalforsamling tirsdag den 21. august 2001, kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg Slot. I alt 56 medlemmer var mødt op og næsten alle benyttede lejligheden – en time før – med kyndig guidning af Hanne Poulsen – til at se særudstillingen »Helsingør i sejlskibstiden« samt den permanente udstilling.

Museumsdirektør Hans Jeppesen bød velkommen på formanden, arkitekt M.A.A. Hannes Stephensens vegne, da denne havde fået forfald. Herefter gik man over til følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 2000-2001.
  - a. Formandens beretning.
  - b. Hans Jeppesen orienterer om museet.
3. Regnskab 2000-2001.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt

Ad.1 På bestyrelsens forslag blev kaptajn Jens Fage-Pedersen (JFP) med akklamation valgt til dirigent. JFP takkede for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han oplæste punkter-



ne på dagsordenen for derefter at give ordet til næstformanden Jørgen Marcussen (JM).

Ad.2a JM aflagde derefter følgende beretning om selskabets virksomhed 2000-2001:

Efter sidste generalforsamling konstituerede bestyrelsen sig med genvalg, således at arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen har været formand og direktør Jørgen Marcussen næstformand, og Jørgen Marcussen repræsenterer Venneselskabet i museets bestyrelse. Bestyrelsens øvrige medlemmer har været direktør Ole Friis, direktør Peter Berndt, journalist Anders Høegh Post, skibsreder Torben Palle Hansen og Hans Jeppesen.

Årbogen er stadigvæk Selskabets største gave til museet, og trods Jørgen Marcussens og Bert Bloms ihærdige bestræbelser er den blevet en smule dyrere.

Desuden har bestyrelsen for beretningsåret i alt bevilliget gaver for kr. 80.000. Heraf er kr. 10.000 til en pc'er til Venneselskabets sekretariat, kr. 40.000 i tilskud til et nyt nummer af Søhistoriske Skrifter, kr. 22.000 til konservering af to billeder, der indgår i sommerens udstilling (Carl Bille: Måneskin over Kronborg H&S nr. 16:45 og A. Lind: ST. ALBANS af Helsingør H&S nr. 120:62) og restbeløbet tillægges sidste års uudnyttede rådighedsbeløb til auktionskøb. Såfremt pengene ikke anvendes til auktionskøb, kan de bruges til konservering af genstande, der udstilles eller på anden vis anvendes i formidlingen.

Den 13. februar gentog museets medarbejdere succesen med en aftenåbning for Sel-

skabets medlemmer i magasinbygningen på Løvdalsvej.

Forårets udflugt er ved at blive en tradition, og i år gik turen den 5. maj til Sydfyn. Undervejs i bussen fortalte Hans Jeppesen om maritime spor i landskabet og Torben Skaaning berettede om bygningen af Storbæltbroen.

Første stop var Ring Andersens Skibsværft i Svendborg, hvor fjerde generation Peter Ring Andersen bød velkommen. Frokosten blev indtaget i Maritimt Center i Havnepakhuset, hvor Hotel Ærøskøbing havde dækket op med en dejlig buffet. Videre gik turen til Valdemars Slot på Tåsinge, hvor vi blev vist rundt af John Walsted på Danmarks Museum for Lystsejlad. Det Sydfynske Dampskibsselskab gav kaffen, wienerbrød og færgebillet til Spodsbjerg-Tårs, og derefter kørte vi gennem det forårsklædte landskab til Helsingør. Venneselskabets nye sekretær, Susan Bjerre Skaaning, skal have en stor tak for en vel tilrettelagt tur.

Som det fremgår af årsregnskabet er Venneselskabets økonomi fortsat stabil, og kontingentindtægterne er som sidste år. Nye medlemmer vil vi dog altid gerne have, og når en ny fælles brochure for Venneselskabet og museet snart bliver gjort færdig, vil den forhåbentlig også gøre gavn på denne måde.

Til sidst vil jeg takke Selskabets medlemmer for trofast støtte, museets medarbejdere for blandt andet at lave gode arrangementer for os, og Slotsforvaltningen for lån af Erik af Pommerns Kammer.

Ad. 2b HJ, der orienterede om museets aktiviteter, kunne starte sin beretning med at fortælle at det for nærværende ser meget bedre ud med museets økonomi. Årsagen er den, at Kulturministeriet, efter den rapport der blev fremlagt af Museumsnævnet, bevilligede en million kroner mere pr. år. Af rapporten fremgik det blandt mange andre ting, at det var et uholdbart forhold, at Handels- og Søfartsmuseets ordinære drift i så stor udstrækning har været baseret på private midler. Pengene var til dels øremærket til ansættelse af en souschef.

I vinterhalvåret har museets medarbejdere flere gange haft besøg af en personalekon-sulent, som Danmarks Rederiforening stillede til rådighed med henblik på at afdække såvel institutionens stærke som svage sider i et aktuelt og i et fremadrettet perspektiv. Et af resultaterne blev, at bestyrelse, ledelse og personale i stor enighed gik ind for at der skulle ansættes en administrationschef. Det skulle være en person med kvalifikationer indenfor økonomistyring, markedsføring, personaleudvikling og IT. Der kom 62 ansøgninger til stillingen og Ulla Britta Hansen blev ansat pr.1. juni.

Bibliotekarstillingen er blevet genbesat med Kenneth R. Henriksen.

Museet har også haft mulighed for træde ind i IT-alderen. Med teknisk bistand fra Danmarks Rederiforening er der installeret PC-arbejdspladser til alle skrivende medarbejdere. Vi har nu internetadgang og er forbundet i et lokalt net.

Om formidling fortalte HJ om verdenspremieren på Søren Thirlunds video »Naviga-

tionens Historie« den 11. november sidste år. Den er senere udkommet i to engelske udgaver, én til det europæiske marked og én til det amerikanske. Videoen er til salg på museet og på en lang række museer i ind- og udland.

Siden sidste års generalforsamling har museet haft følgende særudstillinger: Ældre fotos fra Københavns Havn. Johannes Kreutzmanns dejlige træfigurer af grønlandere.

En tredje særudstilling kom i stand efter en henvendelse fra rederiet NORDEN, der var interesserede i, at vi satte en udstilling op i anledning af deres jubilæum. Det ville vi naturligvis gerne. Og endelig kan man indtil midt i oktober i år se »Helsingør i sejskibstiden.«

Ved indgangen til Slottet er der fra 2001 etableret et Velkomstcenter, der drives i et nært samarbejde med Slotsforvaltningen. Her kan de besøgende både løse billetter til stedets forskellige attraktioner og købe souvenirs. Der er etableret et samarbejde med Kronborg Slots administration om det nye »Velkomstcenter«. Grundlaget i aftalen herom er en fordelingsnøgle 1:4, som anvendes for såvel indtægter som udgifter. Vi er glade for det nye samarbejde og forventer os meget af det på længere sigt.

Om museets forskning kan det fortælles, at Hanne Poulsen (HP) er ved at afslutte sit manuskript om Danmarks mest produktive skibsportrætmaler Jacob Petersen.

Museet har også været vært for et seminar i det Nordeuropæiske netværk Coastal Shipping, hvor HP repræsenterer museet.

Sidste bind af *Søfartens Historie* er udkommet, hvorefter der vil blive ansøgt om midler til at udgive et ottende bind, der skal være et engelsksproget sammendrag af den danske udgave.

Om fremtiden oplyste HJ at udflytningsplanerne var gået lidt i stå. Det har flere årsager, bl.a. at bygningsbevaringsorganisationen Europa Nostra i begyndelsen af 2001 har kritiseret kommunens planer for arealet mellem Kronborg og byen. Det er vi naturligvis kede af, da vi er en del af den plan, og forhåbentlig vil Europa Nostra senere nuancere sine synspunkter.

HJ sluttede med at sige, at han håbede, at de fremmødte trods den midlertidige stilstand med flytteplanerne havde fået et indtryk af, at museet ser med optimisme på fremtiden.

Dirigenten takkede for beretning og orientering og spurgte derpå forsamlingen, om der var nogen, der havde spørgsmål eller kommentarer. Da dette ikke var tilfældet gav JFP igen ordet til HJ for fremlæggelse af regnskabet.

Ad. 3 HJ havde ikke mange kommentarer til regnskabet, der var delt ud til de fremmødte. Det blev fra salen påpeget, at man på kopierne ikke kunne se, hvor regnskabet kom fra. Det var rigtigt da revisorens brevhoved ikke var kommet med på kopierne. HJ henviste til, at der lå et underskrevet regnskab, med revisorpåtegning hos dirigenten, som man var velkommen til at se, hvis der var interesse for dette. Da der

ikke var andre kommentarer blev regnskabet godkendt med akklamation.

Ad. 4 Anders Høegh Post, Torben Palle Hansen og Peter Berndt (PB) var på valg. De to førstnævnte var villige til at genopstille, og bestyrelsen foreslog derfor genvalg, og da der ikke blev foreslået andre blev de valgt med akklamation. PB ønskede ikke genvalg, da han er gået på pension. Bestyrelsen foreslog derfor direktør Erik Østergaard (EØ), der er ansat hos Scandlines og bl.a. varetager PBs tidligere funktioner. EØ blev indvalgt i bestyrelsen.

Bestyrelsen foreslog endvidere genvalg af revisor Niels P. Hansen (NPH). Da der ikke blev opstillet andre, blev NPH genvalgt med akklamation.

Ad. 5 Bestyrelsen foreslog kontingentet uændret (kr. 230 incl porto for personligt medlemskab, kr. 1.400 for firmamedlemskab). Da der ikke var andre forslag, blev bestyrelsens forslag vedtaget.

Ad. 6 Der var ikke indkommet forslag, (der skal være indsendt skriftligt til bestyrelsen senest 1.juni).

Ad. 7 Under eventuelt spurgte Finn Fabricius, hvordan museet så på mulighederne for at bevare færgen KONG FREDERIK DEN NIENDE i Helsingør. Hans Jepsen var bekendt med, at emnet havde været i den lokale presse, og han fandt også færgen bevaringsværdig, men han understregede, at opgaven ville være så stor, at den krævede en større og økonomisk stærkere organisation end en forening eller et fattigt

museum som Handels- og Søfartsmuseet. Færgehistorisk Selskab har i en årrække ydet en engageret indsats, men har nu måtte give op, og selv om der måske fulgte f.eks. en million med, ville det ikke kunne løse de driftmæssige problemer. HJ anså det kun for realistisk at bevare færgen, såfremt en stor organisation som Scandlines stod bag, og de har desværre for nyligt udtrykt ønske om at afhænde restaurantfærgen SJÆLLAND.

Til sidst gik JM på talerstolen for at takke Peter Berndt, der desværre ikke selv var tilstede. Ordene faldt nogenlunde således: Peter Berndt har været i bestyrelsen siden 1997, og hans interesse og velvilje har været en gevinst for både Venneselskabet og Museet. De af selskabets medlemmer, der har deltaget i forårsudflugterne i Peter Berndts

tid har også direkte haft glæde heraf, da hans indflydelse hver gang har sikret os en lav pris og/eller et godt traktement. På bestyrelsens vegne skal jeg udtrykke en varm tak til Peter Berndt.

Jens Fage-Pedersen takkede derpå den fremmødte forsamling for god ro og orden, og HJ takkede dirigenten for hans professionelle måde at lede forsamlingen på.

Efter en pause, hvor Kaya Hansen o.a. sørgede godt for de fremmødte, viste Lisbeth Ehlers og Kåre Lauring dokumentarfilmen fra 1936-37 om den firemastede bark L'AVENIRs rejse fra København til Australien.

Ref.: Susan B. Skaaning

## Nytilkomne medlemmer

Andersen, Ole Egholm, København F  
Balsved, Johnny Erik, Kalundborg  
Boisen, Poul Anker, Glesborg  
Büker, Gerd, Flensborg  
Dalgaard, Birger, Birkerød  
Drachmann, Hugo, Karlslunde  
Feldbæk-Andersen, Henry, Køge  
Hansen, Niels, Ringsted  
Jacobsen, Kristian, Frederiksberg C  
Jacobsen, Paul, Nakskov  
Kamph, Kirsten, Lyngby  
Kirkestrup, Lars, København N  
Knudsen, Anders, Charlottenlund  
Laursen, Orla, Fredericia  
Lonning, Erik, Hellerup  
Madsen, Keld, Ejby  
Mariner's Museum, The, Newport News  
Møller, Ketty, Nibe  
Olsen, Henrik, Dronninglund  
Persson, John, Valby  
Petersen, Brian, Espergærde  
Poulsen, Jørgen Holger, Valby  
Rasmussen, Ib, Korsør  
Rasmussen, Orla, Bjerringbro  
Rytter, Anna, Læsø  
Selliken, Kai, Humlebæk  
Strand, Ivan Vigh, Liseleje  
Østergaard, Jesper, Rønne

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 2000 – 31. marts 2001

## *Indtægter*

Kontingenter fra medlemmer . . . . .	219.560
Modtaget gave . . . . .	0
Fortjeneste ved diverse salg . . . . .	2.328
Renteindtægter . . . . .	4.479
Aktieudbytte . . . . .	1.725
Indtægter i alt . . . . .	<u>kr. 228.092</u>

## *Udgifter*

Udgivelse af årbog 2000 . . . . .	116.280
Moms af årbøger til medlemmer . . . . .	30.108
Porto til udsendelse . . . . .	18.410
	<u>163.798</u>
Salg af årbøger . . . . .	18.565
Tilskud til årbog 2000 . . . . .	14.239
Nettoudgift årbog 2000 . . . . .	<u>32.804</u>
	130.994
Andel af gager . . . . .	64.000
EDB-omkostninger . . . . .	8.328
Medlemsarrangementer . . . . .	605
Kontorhold m.v. . . . .	12.439
Porto m.v. . . . .	6.259
Revision . . . . .	6.400
Diverse . . . . .	3.574
Udgifter i alt . . . . .	<u>kr. 232.599</u>
Resultat . . . . .	<u>kr. - 4.507</u>

## Balance per 31. marts 2001

### *Aktiver*

Likvider . . . . .	87.070
Tilgodehavende moms . . . . .	2.153
Tilgodehavende . . . . .	462
Beholdning af salgsartikler . . . . .	3.760
Nom. 2.500,- aktier i Danske Bank (kostpris) . . . . .	8.050
EDB-anlæg . . . . .	0
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 101.495</u>

### *Passiver*

Skyldige omkostninger . . . . .	8.000
Skyldig moms . . . . .	0
Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet . . . . .	4.803
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 2000 . . . . .	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 2000 . . . . .	43.151
Årets resultat . . . . .	- 4.507
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 101.495</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 31. maj 2001

*Niels P. Hansen*, registreret revisor

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

Resultatopgørelse for tiden  
 1. april 2000 til 31. marts 2001

<i>Indtægter</i>	
Udbytter . . . . .	46.946
Renter, bankindestående . . . . .	11.295
Renter, obligationer . . . . .	53.013
Indtægter i alt . . . . .	<u>111.254</u>
<i>Udgifter</i>	
Revisionshonorar . . . . .	7.000
Bankomkostninger . . . . .	13
Udgifter i alt . . . . .	<u>7.013</u>
Resultat . . . . .	104.241
Gave til Handels- og Søfartsmuseet . . . . .	80.000
Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20% . . . . .	<u>20.848</u>
Overskud . . . . .	<u>kr. 3.393</u>

Balance pr. 31. marts 2001

<i>Aktiver</i>	
Likvider . . . . .	336.731
Tilgodehavende renter . . . . .	13.200
Tilgodehavende udbytteskat . . . . .	141
Aktier Danske bank, 194 stk. (kostpris)	22.043
Obligationsbeholdn., nom. 1.046.000 5% Danske Kredit Annuitet 2029 (kostpris) . . . . .	984.381
Danske Invest Dannebrog, nom. 930.300 (kostpris) . . . . .	944.255
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 2.300.751</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger . . . . .	7.000
Skyldig gave . . . . .	<u>114.850</u>
Gæld . . . . .	121.850
Arv Sture Høvdén . . . . .	730.666
Arv H. L. Barfoed . . . . .	100.000
Arv Marius Rane . . . . .	969.854
Kapitalkonto:	
Saldo 1. april 2000 . . . . .	226.258
Henlæggelse for 2000/01 . . . . .	20.848
	247.106
Uddelingskonto:	
Saldo 1. april 2000 . . . . .	107.882
Årets resultat . . . . .	3.393
	<u>111.275</u>
Egenkapital . . . . .	2.178.901
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 2.300.751</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 31. maj 2001

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. 230,00 årligt inklusive porto for personer og kr. 1.400,00 for institutioner eller firmaer.

## *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:

Enkeltpind: 1946-88 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1991-96 pr. stk. kr. 160,00.

Årbog 1997-00 pr. stk. kr. 175,00.

(Årbog 1942-45, 1948-68, 1989-90 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.

Venneselskabet har telefontid torsdag kl. 0900-1500. Venneselskabets direkte telefonnummer er 49 28 02 16, og derudover kan museets sædvanlige telefonnummer benyttes med omstilling til lokal 26.

E-mail-adresse:

[venner@maritime-museum.dk](mailto:venner@maritime-museum.dk)

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af dem for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Carlsberg AS

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Frederiksborg Amt.

Udvalget for Almen Kultur

Helsingør Kommune. Kulturelt Udvalg

Københavns Amt. Kulturel Forvaltning

Lemwigh-Müller & Munch Fonden

J. Ring Andersen Skibsværft

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S