



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

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

Links

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

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

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . Årbog 2002





Omslag, forside: Fregatskibet SVAR TIL ALT blev bygget 1798-99 som en ny konstruktion. Her har tegneren sat et positivt minde om det i virkeligheden mislykkede forsøg, der er emnet for en af årbogens artikler. (Orig.: Bornholms Museum)

Front cover: The Frigate SVAR TIL ALT was built in 1798-99 as a new construction. Here the artist has placed a positive memory of an experiment that in actual fact was a failure, and which is the subject of one of the articles in the year book. (Original: Bornholm's Museum)

Omslag, bagside: Grosserer Wedersøes festlige og nationale kontorflag vajer fra fortoppen på hans nyindkøbte brig AMPHION. Detaille af skibsportræt antagelig malet i Livorno 1815. (Foto: H&S)

Back cover: Wedersøe's the merchant's festive and national house flag flying from the foretop of his newly purchased brig the AMPHION. Detail of a ship's portrait probably painted in Livorno in 1815. (Photo: DMM)

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 2002*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2002 (bind 61 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 87-89587-19-7
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

Niels Ole Kiil: Sønderjyde på de store have <i>A Southern Jutlander on the High Seas</i>	7
Ulrik Langed: En fransk skibskonstruktør i Danmark - en beretning om emigranten Charles Louis Ducrest og skibet SVAR TIL ALT <i>A French Ship Designer in Denmark</i>	39
Christian Lund: Aktieselskabet Dampskibsselskabet »DANIA« 1900-1966 <i>The Dania Steamship Company Limited 1900-1966</i>	75
Kaj Lund: Gibraltar-strædet fra august 1939 til april 1940 <i>The Straits of Gibraltar from August 1939 to April 1940</i>	91
Søren Thirslund: Styrimand, rorgænger, autopilot, joystick – Praktisk navigation gennem tiderne <i>Mate, Helmsman, Autopilot, Joystick – Practical Navigation Through the Ages</i>	119
Museets protektor og bestyrelse	129
Museets personale	129
Museets beretning for 2001	130
Gaveliste for året 2001	136
Museets regnskab for 2001	138
Museets salgsartikler	141
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	142
Selskabets beretning for 2001-2002	142
Selskabets nytilkomne medlemmer	147
Selskabets regnskab for 2001-2002	148
Selskabets salgsartikler	151
Bidragydere til årbogen	152
Forfattervejledning	153
Femårsregister til årbøgerne 1997-2001	155

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,
til 1992-96 i årbog 1997.
og til 1997-01 i årbog 2002
Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 2007.

Niels Ole Kiil: Sønderjyde på de store have

Niels Ole Kiil er født 1918, og opvokset i Højer. Han tog realeksamen fra Tønder Statsskole i 1935, stod til søs og var ansat ved rederiet J. Lauritzen indtil 1964, dog afbrudt af to års langfart under sejl på et finsk barkskib og amerikansk krigssejlads. Om sine oplevelser i amerikansk krigstjeneste har Ole Kiil skrevet en beretning, der også handler om et skib, bygget i Flensborg. Kiil har tidligere skrevet i H&S-årbøger.

Flensborg har gennem tiderne været kendt som en driftig handels- og søfartsby. Også et betydeligt antal værfter fandtes der i Flensborgs florisante periode, da man især drev omfattende handel på De Dansk-Vestindiske Øer, hvor man hentede eksotiske varer, ikke mindst rørsukker og rom. Især sidstnævnte blev og er fremdeles blandt Flensborgs mest kendte og værdsatte produkter.

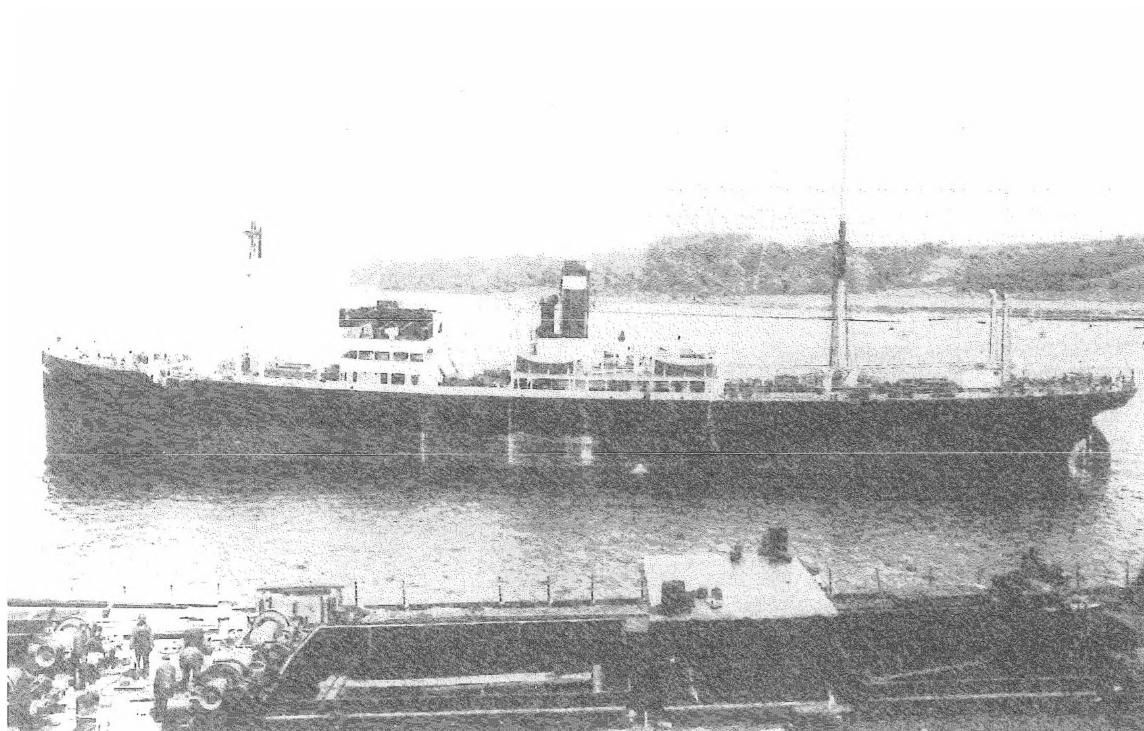
Efter gode år i opgangstider, mødte værfterne modgang, da træskibene begyndte at vige for moderne, maskindrevne fartøjer, og de sidste af de gamle træskibsværfter måtte nedlægges i slutningen af forrige århundrede.

I året 1872 tog fem af byens ledende forretningsfolk initiativet til oprettelse af et jernskibsværft, der fik navnet Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Når man i de tider skulle anlægge et så moderne værft på kon-

tinettet, måtte man som regel hente den nødvendige tekniske ekspertise i England. Det nye skibsværfts første direktør blev da også hentet derfra, ansat på en tiårs kontrakt. Efter en beskeden start kom skibsbyggeriet i god gænge. Op og nedgangstider skiftede gennem årene. Da værftet i 1972 kunne fejre sit 100 års jubilæum, afleverede man den seneste nybygning, med det imponerende nummer 635.

Værftet havde et godt renommé, og blev efterhånden fast leverandør af skibe til flere af de store tyske rederier. Således fik Hamborgrederiet, Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, i perioden 1895 til 1925 leveret ikke mindre end 40 nybygninger fra Flensborg. Ved krigsudbrudet i 1914, da *der Kaiser* stod på magtens tinde, blev nybygning nr. 338 afleveret til det nævnte rederi. Det var en damper på 4761 brt. med navnet LÜBECK. 1914 har været et travlt år. I alt otte skibe, som var under bygning, blev færdiggjort.

28 år senere, i 1942, da Anden Verdenskrig var i fuld gang, fik jeg, ved tilfældighedernes spil, i USA lejlighed til at stifte bekendtskab med den da aldrende LÜBECK. Det tog dog sin tid, inden jeg blev klar over, at der netop var tale om dette skib. Fra Manhattan begav jeg mig til Brooklyn, hvor



Fragtdamperen LÜBECK, fotograferet som nybygning nr. 338 på skibsværftet i Flensborg før sin jomfrusejls ved krigsudbruddet i 1914. (Fot. i Flensborg byarkiv.)

The cargo steamer LÜBECK photographed as newly built ship nr.338 in the shipyard at Flensburg before its maiden voyage at the outbreak of war in 1914. (Photo in Flensburg town archives)

jeg i Atlantic Basin skulle finde en damper under navnet SCAPA FLOW i hvilket jeg havde fået anvist hyre som jr. 3. styrmand, et amerikansk begreb, der ikke kendes i andre nationers skibe.

Det første syn var ikke opløftende. Ved kajen lå et fartøj, som givetvis havde kendt bedre dage. Krigsmalingen, mørkegrå fra vandlinje til masteknap var ingen pryde. Styrehusets del af kommandobroen omdannet med svær betonarmering til en bunker,

hvorfra der kun var udsyn gennem smalle sprækker i stålplader, der dækkede vinduerne. Dørene sammesteds beskyttet af sikkerhedssluser. De øvrige vinduer og køjer i skibet overmalet, for at sikre permanent mørkelægning. Intet skibsnavn, eller navn på hjemsted, var at finde på de sædvanlige steder, for og agter. Ligeledes manglede skorstensmærket med det pågældende rederis logo. Skibets identitet var helt forsvundet.

Det dystre præg blev understreget af armeringen, en svær kanon agter, og otte stk. antiluftskys, alle stående i deres respektive høje tårne. I alt fire redningsflåder var op-hængt, to og to, ud for masterne for og agter, fire redningsbåde havde deres plads på båddækket midtskibs. Jeg gjorde mig mine tanker om skibets oprindelige udseende, da det engang som nyt og flagsmykket var draget ud på sin jomfrurejse, lidet anende at det var befolkningen langs Flensborg Fjord, der havde haft muligheden for at se dets festlige afsejling, under fuld damp, og med rygende skorsten. Meget var forandret siden da.

Tærningen var kastet, der var ingen vej tilbage. Jeg steg op ad landgangen, og meldte mig til tjeneste.

Med skibets fører, kaptajn Samuel Mace, og de ombordværende tre styrmænd, alle amerikanere, fandt jeg mig hurtigt tilrette i et mere demokratisk system end kendt i datidens danske skibe.

Kaptajnen var ellers nok karl for sin hat, kunne skrue bissen på, når han fandt det nødvendigt. Han var derfor ikke populær hos alle, men jeg lærte ham at kende som retsindig og retfærdig. Han residerede ikke, som i danske skibe, egenmægtigt i skibets rummelige salon, men indtog alle måltider sammen med hele officersbesætningen. Vi blev alle tiltalt med Mister, tilføjet efternavnet. Havde han ting af vigtighed at drøfte med os, blev vi fire styrmænd kaldt til konference i hans kahyt. Han lyttede gerne til andres mening. Den eneste gang jeg så ham virkelig opbragt var på en bælgmørk nat, da vi sejlede i et område, hvor

skibet var i alarmberedskab. Fra matrosernes lugaf i forskibet kom der, gennem en åbenstående dør, et afslørende lysglimt, fra en cigaret der blev tændt. Kaptajnen, der var på broen, advarede med tordenrøst mod gentagelser. Da det alligevel skete, sprang han resolut ned og hentede sin revolver og råbte: »The next time, I shoot« Der blev ingen next time. Mace selv var en passioneret ryger. Om dagen så man ham sjældent uden en stor cigar i munden. Hans antræk, når vi var i søen, var et smart jakkesæt i brunt jernbanefløj.

Mit forkendskab til skibet var begrænset til viden om, at det var ejet af den amerikanske regering, under U.S. War Shipping Administration, med New York rederiet, American-West African Line, som »general agents«. Dvs., at sidstnævnte tog sig af alt der vedrørte de civile aktiviteter, som driften krævede: mandskabsforhold, proviantering, vedligeholdelse, og lignende praktiske ting. Spor efter skibets fortid var sparsomme. Dog kunne jeg regne ud, at der måtte have været en vis skandinavisk forbindelse. Radiopejleren, senderne og modtagerne i radiatorummet var danske, fremstillet af Elektromekano i København. Det var næppe forkert, at dette udstyr kunne stamme fra et længere værftsophold hos Burmeister & Wain. Skibets 1. styrmand, Theodor Waldorf, min nærmeste overordnede, en flink fyr, (med tysk-amerikanske forældre), kunne fortælle, at skibet, inden det blev overtaget af amerikanerne, havde været finsk, under navnet ANJA, hjemmehørende i Helsingfors og tilhørende Rederi A/B Atlanta

Først da jeg var hjemvendt efter krigen, fik jeg lejlighed til at søge nærmere oplysninger i det digre værk, som Lloyd's Register of Shipping udgiver hvert andet år, med data om alverdens skibe. Heraf kunne uddrages, at dampskibet LÜBECK, efter Første Verdenskrigs slutning, må have strøget sit tyske flag, for at blive afleveret til England som et led i den gennem Versailles-Traktaten påtvungne krigsskadeserstatning. Først under navnet TRELEVAN, og senere AIRTHRIA, sejlede det under »The red duster«, antagelig i stykgodsfart på verdenshavene, hvortil det, med sit gennemgående mellemdæk og hele tre dæk i forskibet, var velegnet.

Som ANJA, under finsk flag siden 1938, var det beskæftiget i fart mellem Skandinavien og Atlantsidens sydamerikanske havne. Jeg kom i øvrigt i tanke om, at vi havde ligget side om side i Buenos Aires, da jeg var ombord i et af J. Lauritzens køleskibe. Anden Verdenskrig bevirkede, at neutrale skibe fandt vej til havne, hvor de normalt ikke kom. ANJA lå således på et tidspunkt i Baltimore, og blev liggende der oplagt, da Finland havde gjort fælles front med Nazityskland. For de allierede var Finland dermed ændret til at være en teknisk set fjendtlig nation, hvis skibe til søs ville blive opbragt og prisedømt. I neutrale landes havne, herunder de amerikanske, kunne ingen røre dem, men således gik det ikke i det lange løb. Amerikanerne var, allerede inden de selv kom med i krigen, generet af en akut mangel på tonnage, og de havde derfor et godt øje til de ledige, fremmede skibe, der lå rundt omkring i deres havne. Der var tale om et anseligt antal

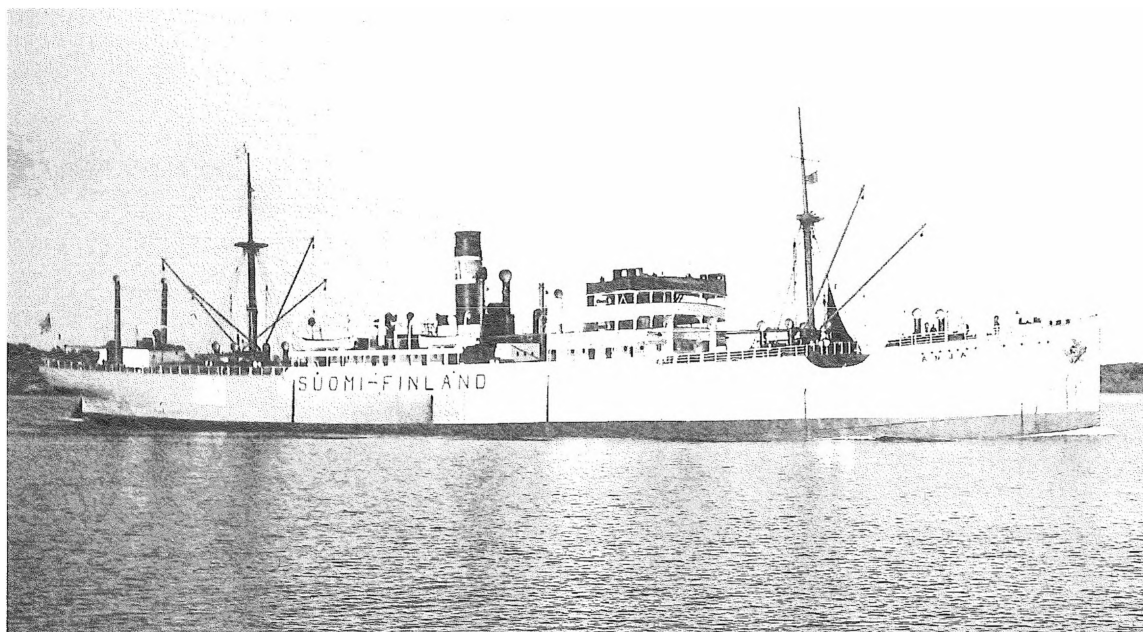
danske skibe, nogle tyske, italienske og finske. Den amerikanske regering påberåbte sig en nødsituation, og ved en særlov tiltog man sig retten til at overtage de pågældende skibe, mod behørig godtgørelse ad åre til de respektive ejere.

SCAPA FLOW, som den nu lå under lastning i Atlantic Basin, havde en besætning på 60 mand. Heri var dog medregnet et U.S. Navy detachment under kommando af løjtnant George Taylor, som med skibets bestykning skulle yde beskyttelse mod fjendtlige angreb. Der var også taget højde for, at skibets egentlige besætning, om nødvendigt, skulle kunne give en hånd med. Instruktion i skytsets betjening blev givet ved lynkurser i en marinebus, som var spækket med isenkram af de aktuelle typer. Det var et praktisk, tidsbesparende arrangement, da bussen kunne holde lige ved skibet, medens undervisningen var igang.

Lasten, som blev indtaget, bestod hovedsagelig af krigsmateriel, men der var også større partier, som uden tvivl var tiltænkt civile modtagere på bestemmelsesstedet. Officielt burde sidstnævnte være os ubekendt, da man var meget nervøse over faren for spionage. »The slip of a lip may sink a ship«, lød det med advarsel om ikke at afsløre noget som helst om afsejlinger.

Vi var dog klar over, at rejsens mål var Vestafrika, nærmere betegnet Takoradi på Guldkysten.

1942 var et rædselsår for skibsfarten langs Nordamerikas østkyst. Tyske undervandsbåde var strømmet derover, og havde let spil, da amerikanerne stod helt uforberedte og led under en katastrofal mangel på



S/S SCAPA FLOW, som skibet så ud, da det endnu hed ANJA og sejlede under finsk flag.
(Fot. fra forf.)

*The S/S SCAPA FLOW, as the ship looked when it was still called the ANJA and sailed under the Finnish flag.
(Photo from the author)*

egnede eskorteskibe. De få man havde, kunne intet stille op, når tyskerne i de lyse dagtimer lagde sig til hvile på havbunden. Ved aftenstide og om morgenen gik jagten ind, og allierede skibe blev sænket i hobetal ganske nær ved kysten, endog med lyskæret fra New York inden for synsvidde.

Vi afsejlede fra New York en morgen i juli. Der var da kommet lidt styr på tingene, således at sejladsen langs kysten nu kunne afvikles i konvoj, og såvidt muligt i dagtimerne. Sydgående søgte vi, inden det blev mørkt, beskyttelse i områder, som om natten var afspærret mod overraskelsesangreb. Vi var således indenfor ved Delaware River,

Hampton Roads, og sidst Key West i Florida. Herfra gik det, fremdeles i konvoj, videre gennem det Karibiske Hav til Port of Spain på Trinidad. Her blev lejligheden benyttet til proviantering med frisk frugt og grøntsager til rejsens videre forløb.

Eskorteret af et enkelt marinefartøj blev vi fra Trinidad gelejdet nogle hundrede sømil vestover, hvorefter vi blev overladt til os selv. På herrens mark, må det vel hedde på nudansk. Sejladsen foregik nu på en ret besynderlig måde. Vi zigzaggede os frem, efter variable mønstre, der var angivet i en af de tophemmelige instruktionsbøger, som forsejlede var kommet ombord i New

Yørk. Formålet var, såvidt muligt, at forhindre en fjendtlig ubåd i at komme på skudhold, ved at hyppige og drastiske kursændringer skulle forhindre fjenden i at beregne vor egentlige beholdte kurs. Et specielt indrettet ur blev stillet til at afgive en brummetone med varierende intervaller, hvorefter kursændringen, til styrbord eller bagbord, blev foretaget med et antal grader, aflæst på det valgte diagram. Aflæses kunne også distancetabet, som svinkeærinderne medførte.

Skydeøvelser i rum sø blev afholdt. En tom olietønde blev kastet overbord, hvorefter det gik løs med drøn fra agterkanonen og med lysende projektiler fra Oerlikon-skytset. Ikke alle skud var fuldræffere, men resultatet var hæderligt.

De farligste timer i døgnet var i morgen- og aftenskumringen. Her havde en ubåd de bedste chancer for uset at nærme sig sit valgte mål, hvis konturer tegnede sig skarpt mod horisonten. Ved fuldt dagslys løb man risikoen for, at periskopet afslørede tilstedeværelsen, og nattemørke vanskeliggjorde sikker lokalisering af det observerede skib. Fulgte ubåde en konvoj, skete det ved overfladesejlads i dag- og nattimerne, og i sikker afstand. Farten blev derefter øget, så man kunne være fremme til angreb, når lysforholdene var bedst til, med en eller flere fuldræffere, at bringe det ønskede fatale resultat.

I dårligt vejr, med ringe sigtbarhed, var man sikrest, men teoretisk set kunne et angreb komme når som helst. Man vænne sig dog til tanken og indrettede sig afslappet derefter i den daglige rutine.



Ole Kiil fotograferet som officer i den amerikanske handelsflåde i 1945 kort før krigens afslutning.

(Fot. fra forf.)

Ole Kiil photographed as an officer in the American merchant marine in 1945 shortly before the end of the war.

(Photo from the author)

Det var ikke, under normale forhold, påbudt at gå med redningsvest, men hver mand sørgede dog for at holde sin egen inden for rækkevidde. Hver morgen og aften var der »Klart skib« i de kritiske timer. Kaptajn og løjtnant på broen, kanon og antiluftskyt bemandet og skudklar, forstærket udvik.

Løjtnanten i konstant telefonisk forbindelse med de forskellige poster. Afbæsningen kom først, når det var blevet helt lyst eller helt mørkt.

Da vi måtte være indstillet på, i givet fald, at skulle forlade skibet i hast, gik alle, som en selvfølge, til køjs med tøjet på. Man gjorde sig det behageligt, ved forinden at stille skoene og løsne linningen i skjorte og bukser, og så sov man ellers så komfortabelt, som en bisp i en gåserede. Afklædning til det nødvendige bad skete kun ved fuldt dagslys.

Forplejningen ombord var, set med danske øjne, storartet, men for amerikanerne en selvfølge. I salonen sørgede voksne messemænd i hvide jakker for borddækning og servering. På morgenbordet fandtes alt, hvad hjertet kunne begære: frisk frugt, grapefruit eller melon, æg tilberedt efter ønske, juice og marmelade af alle slags, kaffe og the.

Midt på dagen suppe, fisk, to kødretter med tilbehør at vælge imellem, dessert. Til aften tilsvarende, dog minus fisk og suppe. I kabyssen residerede chefkokken, en venlig sort mand fra Harlem, assisteret af en ægyptisk andenkok og en tredie mand, amerikaner af norsk afstamning. Een ting ville mange danskere nok savne: der var ikke en dråbe spiritus, vin eller øl ombord, men isvand var ikke at foragte. Det kunne man godt vænne sig til, uden at tage skade.

Personerne, som hørte til i salonen, var kaptajn Mace, 1. styrmand Waldorf, 2. styrmand Owen, 3. styrmand Carmana, jr. 3. styrmand Kiil, sidstnævnte eneste dansker ombord. Desuden løjtnant Taylor, 1. maskinmester Monstad, 2. mester Hurd-

man, 3. mester de Sena, 4. mester Booth, jr. 4. mester Elwi. Telegrafist Castenada, dækkadet Benson, maskinkadet Ginnely. Kun i havn var alle bænket sammen. I søen var selskabet opdelt efter de enkeltes vagter. 1. mester Albert Monstad var den anden skandinav ombord, og tilmed norsk nordmand fra Bergen. Det hørtes tydeligt på hans engelsk, der blev udtalt med hans hjembys drævende accent. 1. mester, det man nuomdage kalder maskinchefen, var ellers god nok, dog ingen charmetrold, nærmere en dovregubdtype med et furet ansigt, uredte hårtjavsner, og en skødeløs påklædning. Da hans spisemanerer ej heller hørte til de bedste, blev han, af de respektløse kadetter, men ret rammende, omtalt som »the caveman«, med andre ord: huleboeren. Hans absolutte modstykke var løjtnant George Taylor, et kultiveret, forfinet og behageligt menneske. Jeg skulle senere erfare, at han definitivt tilhørte »the upper class« med topforbindelser i Washington D.C. Dermed lod han sig dog aldrig mærke, men holdt det betænksomt for sig selv. 2. styrmand, Mr. Owen, kom fra The Middle West, nærmere betegnet fra staten Missouri. Det var en ældre herre, der havde sejlet som styrmand under Første Verdenskrig, men ikke siden. Han havde nu en ledende stilling i postvæsenet, men havde, af patriotiske grunde, søgt orlov, for at yde sit bidrag i handelsflåden, der manglede mandskab. Navigationen fik han ret hurtigt opfrisket, men med den intense morsesignalering, der blev brugt under sejlads i konvoj, behøvede han hjælp fra yngre kræfter. Den ydede vi gerne, da han i et og alt var en hædersmand.

De første dage, efter afsejlingen fra New York, var jeg sat på vagt sammen med 1. styrmand, Theodor Waldorf, og det forløb uden problemer af nogen art. I skibe med fire styrmænd var det ellers kutyme, at 1. styrmand ikke gik vagt men fungerede som dagmand. Afvigelsen fra denne regel skyldtes utvivlsomt kaptajn Mace, der nok ønskede mig holdt under observation, inden jeg blev godkendt til den ansvarsfulde post, som selvstændig, ansvarlig vagthavende under de herskende forhold. Det hang nok sammen med, at jeg var nybegynder i faget, min unge alder, og mit ungdommelige udseende. Jeg erfarede også, at min forgænger i stillingen ikke havde været meget bevendt. Efter få dages prøvetid var Waldorf atter dagmand, og jeg var ene om at klare 8-12 vagten, formiddag og aften. For mig, såvel som for de øvrige styrmænd, gjaldt naturligvis den stående ordre, at kaptajnen straks skulle tilkaldes, når som helst en kritisk situation måtte opstå. Kaptajn Mace havde fået tilsagn om, at han, ved tilbagekomsten til New York, skulle overtage et helt nyt Libertyskib, af standardtypen, der nu for alvor strømmede ud fra de amerikanske værfter. Meningen var så, at Waldorf skulle overtage SCAPA FLOW som fører. Da Owen havde tilkendegivet, at en rejse for ham var nok, tog jeg det som et skulderklap, at blive udpeget til hans efterfølger. Det hele skulle dog komme til at gå ganske anderledes, men herom senere. Svært er det at spå om fremtiden.

Carmana var omtrent min jævnaldrende. Hans navn og lidt mørke lød tydede på at han havde italiensk-amerikanske forældre, men derom talte man ikke gerne i krigens tid.

Han var en god kammerat, som beredvilligt lærte mig, hvorledes tingene skulle gøres på den amerikanske facon. De to kadetter, en på dæk, og en i maskinen, var ombord under en vedtaget og iværksat ordning, som, på den kortest mulige tid, skulle kunne uddanne unge mennesker til de navigatører og maskinofficerer, som der var så hårdt brug for. Deres uofficielle, noget maliciøst tildelte betegnelse var »90 days wonders«. De blev dog aldeles ikke gjort til hverken styrmand eller maskinist på 90 dage. Jeg boede omtrent dør om dør med dem, og vi havde megen fornøjelse af hinandens selskab.

Rejsen mod Afrika fortsatte i fint vejr, og dagene forløb i den sædvanlige skibsrutine uden særlige hændelser. De obligatoriske brand- og bådøvelser blev holdt som foreskrevet. Uden forvarsel blev alarmklokkerne sat igang, og alle hastede til deres respektive poster. Brandslanger blev rullet ud, og fingerede brande blev slukket efter alle kunstens regler. Redningsbådene kunne selvsagt ikke søsættes fra et skib i fart, men mønstring blev afholdt på båddækket, med folk ved fangeliner og fald, klar til øjeblikkelig nedfiring, og de øvrige besætningsmedlemmer standby ud for den båd, hvor de hørte til.

I kabyssen blev der skramlet med gryder og pander, og fra fyrpladsens dyb lød der døgnet rundt skrabende larm fra spaderne, hvormed kullene blev slængt ind i de tre dampkedlers umættelige og rødglødende fyr. I troperne var der infernalsk varme på en kulbrænders fyrplads, så det var ikke uden grund, at vestlige landes fyrbødere

helst undgik de ældre skibe. Anderledes var det med folk fra de underudviklede lande, som ikke kendte andet. Dertil kom, at de i amerikanernes skibe tjente langt mere end i deres egne. Vort »sorte gäng« bestod derfor også af folk fra Ægypten, Portugal og Brasilien. Ægypterne havde gode sangstemmer, som de ofte lod høre ved vekselsang. En mand på frivagt kunne sidde oppe i det frie og synge ned gennem en åbenstående luge til kammeraterne, der svarede igen fra dybet. Skakten havde en fin akustik. Vi kunne nyde koncerten fra broen, hvor vi havde til opgave at overvåge skibets kurs og fart.

Vagthavende maskinmester i »kælderen« holdt opsyn med alt og alle, som bevægede sig i maskinrummet og på fyrpladsen, hvor han dog aldrig fandt anledning til at blande sig i sangen. Han førte nøje tilsyn med damptryk og maskineriets omdrejningstal, sørgede for at ingen lejer løb varme, og skred ind, når noget krævede justering eller eftersyn. Med drejebænk og andet disponibelt værktødsudstyr kunne mange reparationer klares ved snild og opfindsom selvhjælp, muliggjort af et godt håndslag.

Skibets tømmersmand havde også sit eget værksted, hvor han oftest kunne holde sig selv beskæftiget med reparation og eftersyn af inventar og tilbehør, der var af træ, og derfor ikke kunne betroes til maskinens folk! Der fik de den, ak ja. Det gamle nag mellem dæk og maskine var dog i realiteten på det nærmeste blevet udryddet.

Løbende stedsbestemmelse blev foretaget ved rutinemæssige højdemålinger af sol og himlens stjerner, udregning af stedlinjer, middags- og aftenposition. Også her

arbejdede vi under strenge krigsforordninger. Intet måtte indføres i skibsjournalen, eller anmærkes i søkortet. Alle udregninger skulle straks tilintetgøres.

Dæksfolkene sørgede, under bådsmandens ledelse, for skibets daglige rengøring og vedligeholdelse. Matroserne passede deres rør- og udkikstørner, med afløsning hver time. Udkikken var placeret i formastens udkikstønde, der var fremstillet af skudsikkert stål. Den havde en hængslet overdel, hvorunder udkikken kunne søge dækning i tilfælde af luftangreb.

Under tropesol, og langt til søs, hvor sådanne angreb ikke kunne forekomme, anbragte manden sig gerne ovenpå tønd- en, i det frie, hvor han kunne nyde et solbad, i stedet for at lade sig stege i tønd- en, der kunne blive ulideligt varm.

Rejsen fra Trinidad til Vestafrika varede 16 dage. Vi ankom den 13. sept. 1942 til Takoradi, i den daværende engelske koloni, Guldkysten, det nuværende Ghana.

Nogle hundrede sømil fra bestemmelses- stedet havde vi haft en mærkelig oplevelse. Vi mødte en nat et fuldt oplyst skib, et ganske uventet syn. Formentlig var det en neutral portugiser eller spanier, men vi holdt os, for sikkerheds skyld, godt klar af ham.

Straks ved ankomsten myldrede sorte mænd ombord i hobetal, det var de såkaldte Kru-boys, tilhørende Kru stammen. Deres speciale, og vistnok også monopol, var losning og lastning af skibe. De blev ombord lige til afsejlingsdagen, og havde deres egen kok, der sørgede for madlavningen ved en kulfyret kogeovn. Om natten lå de og sov rundt omkring, hvor de

havde fundet sig et bekvemt sted. I vestafrikanske havne var det en fast regel, at skibets styrmænd, under losningen, skulle være tilstede i lastrummene for at tilse, at godset blev håndteret på forsvarlig vis. Vi havde ombord et større antal flyvemaskinemotorer, der skulle behandles så forsigtigt som rådne æg. De var anbragt i kasser, og væltede en sådan, skulle den med indhold returneres til U.S.A., idet en beskadigelse måtte formodes at være indtruffet. Trods stor påpasselighed væltede et par kasser, og så var der ingen ende på de omkringståendes munterhed. De hylede og skreg af grin. Dog var der langt fra tale om slette motiver, kun naturmenneskers spontane reaktion på en komisk situation. Arbejdstempoet var ret svingende, af og til brød styrken ud i højlydt sang, og så var der fart over feltet, så længe det varede. Bedst gik det, når de mange gange i dagens løb kunne komme i tanke om en væltet kasse. Det fik latteren til at bryde frem på ny.

Den tarifmæssige dagløn pr. mand var, efter sigende, 1 shilling, som skulle være tilstrækkelig til forsørgelse af en familie med kone og børn. Vi spurgte derværende englændere, om ikke to shilling ville være rimeligere. De påstod, at det, uden held, var forsøgt, idet den øgede indtjening blev benyttet til at holde fri hveranden dag. Vi kunne ikke afvise, at det muligvis forholdt sig således.

Da Takoradi var en vigtig ind- og udskibningshavn, var der ret anselige engelske styrker på stedet. De patruljerede langs kajerne om natten, og deres officerer gjorde sig ofte et ærinde ombord, i forventning om at vi havde noget godt i messens køleskab.

Deres kost i land var blevet ensformig, så vi undte dem gerne en natmad. Inden vi nåede at forlade Afrika begyndte vi selv så småt at mærke knapheden på proviant. Sagen var den, at skibets kølerum kun var beregnet til en begrænset fredstidsbesætnings forplejning, og ikke til de mange munde, som under krigsforhold var ombord. Bortset fra frugt og de kedelige yams, var der intet at købe. Vore kartofler var sluppet op, så vi måtte spises af med ris og bønner.

Ved påmønstringen i New York måtte hver mand skrive under på, at han ville indtage kinin til forebyggelse af malaria, som hærger Vestafrika. Uddelingen af medikamentet begyndte i god tid inden vor ankomst og skulle fortsætte, indtil vi atter var vel til søs. Da kinin har en afskyelig smag, har nogle sandsynligvis snydt sig fra den daglige dosis, for inden vi var borte fra kysten, lå flere med høj feber. På værtshusene blev der lagt penge, og ikke så få af folkene var jævnlige fraværende ved arbejdsdagens begyndelse, nogle blev borte flere dage i træk. Kaptajn Mace rasede, han havde i New York advaret mod den slags udskjelser, og han havde truet med at evt. delinkventer ville blive hårdt straffet ved max. fortabelse af hyre. Han holdt sit ord, alle overtrædelser blev omhyggeligt bogført.

Hele tre uger blev vi liggende i Takoradi. Hovedparten af tiden gik med losningen. Da denne var tilendebragt forhalede vi til et andet sted i havnen, hvor vi indtog et parti manganmalm, bestemt til U.S.A.s krigsindustri. De sidste dage lå vi til ankers og afventede afsejlingsdagen for den konvoj, som vi skulle tilsluttes. Amerikanerne er dygtige til signalering med håndflag, og

vore marinegaster var en søndag i ivrig snak med andre, i en anden nærliggende ankerligger. Fra et tredie skib, længere borte, begyndte man også med flagsvingning, som jeg fra broen besvarede, da vore gaster ikke reagerede. Inden længe kunne vi skifte over til at signalere til hinanden på dansk. Det viste sig at skibet var S/S BORNHOLM, nu under engelsk flag. Det tilhørte Det Dansk Franske Dampskibsselskab.

Jeg traf aldrig de pågældende og er den dag i dag uvidende om, hvem jeg havde »snakket« med.

Den 6. oktober forlod vi Takoradi i en ret anselig konvoj, som vi dog allerede forlod ved Marshall i Republikken Liberia, hvor vi gik til ankers på åben kyst. Her skulle vi indtage et parti rågummi ved en Firestone plantage. Vi lå på et udsat sted, så vi havde fået tildelt en armeret trawler til vor personlige beskyttelse. Den kredsede rundt om os, dag og nat. Forklaringen var, at den pågældende gummilast var af yderst livsvigtig betydning. Den skulle, koste hvad det ville, bringes sikkert til U.S.A. Japanerne havde, ved deres lynkrig i Østen, helt afskåret amerikanerne fra deres normale tilførsel af gummi, og produktionen af syntetisk gummi var endnu kun på indkøringsstadiet. Partiet fra Liberia var derfor øremærket til medicinalindustrielle formål; Gummien, flydende i tønder, og masiv i baller, blev bragt ud til skibet i lægtene, og stuvet ovenpå malmen. Ballerne blev sluppet løs ved lugekarmen, og som kæmpestore gummibolde hoppede og sprang de nedover til deres forud bestemte placering i lastrummet.

Fra Marshall sejlede vi videre til Roberts-

port, ligeledes i Liberia. Her indtog vi restladningen af gummi, der her blev bragt ud i fartøjer, som med sang blev sejlet af indfødte. Det var et imponerende syn. Det så nærmest ud som om de skovlede sig afsted med deres pagajer, der kunne minde om træspader.

Republikken Liberia havde en særlig status på det afrikanske kontinent. Den var grundlagt i 1824 af filantropiske amerikanere, der befolkede den med frigivne slaver fra De Forenede Stater, så alt skulle være såre godt. Betydningfuldt nok etablerede de fra Amerika tilrejste sorte sig som en overklasse, der lod sig betjene af landets urbefolkning. De frigivne slavers efterkommere var fremdeles landets herskende klasse, som krævede sig respekteret. Vi havde liberianske toldere ombord døgnet rundt, og da de skulle bespises af skibet, var det mest praktisk at det skete i marinegasternes messe, når der var ryddet af bordet. Nogle af sydstatsgasterne ville ikke have sorte mænd i deres messe, men 1. styrmand, der kendte Liberias love, fik dem sat på plads: »Her er det ikke U.S. Navy, der bestemmer«!

Lugerne blev skallet, da de sidste gummi-baller var kommet ombord. Vi lettede anker og sejlede til Freetown i Sierra Leone, hvor vi skulle indgå i en transatlantisk konvoj. I Freetown lå vi sikkert. Bugten, der havde plads til ankerligere i hundredevis, havde en smal indsejling, som om natten var lukket med netspærring. Vor dyrebare gummilast skulle losses i Baltimore, i staten Maryland på U.S.A.s østkyst, hvor man spændt ventede på den.



Konvojsejlere på den engelske kanal sommeren 1944 betragter i magsvejr foranliggende fartøjer. Det agterste er et amerikansk Liberty-skib. (Efter Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945, bind 4, side 410)

Ships in convoy in the English Channel in the summer of 1944 watching the vessels in front in fair weather. The sternmost ship is an American Liberty ship. (From Christian Tortzen's: Søfolk og skibe (Sailors and Ships) 1939-1945, vol. 4, p.410)

Dog kom vi ikke fra Freetown med den konvoj, hvortil vi havde pladsreservation. Det skyldtes brand i skibet.

Søvagten var sat med henblik på den forestående afsejling, så jeg var på broen fra kl. 8 til midnat, da jeg fra et lufrør mærkede en svag antydning af røglugt. Jeg underrettede kaptajnen, og vi mente begge, at røgen kom fra lastrum nr. 2. Hele

besætningen kom på benene, lugen blev åbnet, og det kunne med sikkerhed fastslås at noget brændte. Der blev anmodet om assistance fra land, og et hold af engelske marinegaster kom hurtigt til stede. Gummiballer blev hevet op, og på mellemdækket fandt man ulmende trægarnering på et tværskibs stålskot, der var brændende varmt. Forklaringen var ligetil: på skottets

modsatte side lå skibets kulbeholdning, hvori der måtte være opstået selvantændelse. Der var ikke tale om nogen øjeblikkelig fare, men afsejlingen blev aflyst, da vi jo ikke kunne gå til søs med brand ombord. Der blev fyret med kul, som var brudt i staten Virginia, og vi havde fået dem ombord under opholdet i Norfolk. De blev placeret ovenpå en rest, der var tilovers fra den foregående rejse. Branden var utvivlsomt opstået i denne rest, da Virginiakul er berygtet for deres tendens til selvantændelse, når de i længere tid ligger urørt. Kaptajn Mace havde ønsket at få de gamle kul flyttet, men det var blevet afvist som unødvendigt.

Hele det ombordværende parti af nye og gamle kul måtte nu flyttes og afkøles ved overspuling med søvand. Store kulmængder var blevet omdannet til aske, så en langsom forbrænding havde nok været igang over længere tid. Den samlede restbeholdning af kul var netop tilstrækkelig til at bringe os til Baltimore. Dermed var hovedparten af det enorme bunkerrum gabende tomt. Det skulle en uge senere vise sig at være en medvirkende årsag til den katastrofe, som vi havde i vente.

Skibets lænsepumper havde rørforbindelser til skrogets forskellige afsnit. Det viste sig, at værftet i Flensborg havde benyttet blyrør, som er rustfri og lette at bøje og montere. Alt hvad der var tilbage af dem i bunkerrummets rendestene var smeltet bly, så nye stålrør måtte installeres. Kulflytningen var brevet udført af indfødte, der arbejdede dag og nat, og den var først tilendebragt på selve afsejlingsdagen. Med deres pakkenelliker stod de klar ved falderebet for at blive afhentet, men intet fartøj viste sig.

Vi spurgte i land, om man havde glemt dem, men fik at vide, at vi blot skulle lette anker, da folkene ville blive hentet under udsejlingen. Ingen kunne forestille sig, at de sorte kunne frygte, at vi ville bortføre dem, men da skibet satte sig i bevægelse, lød der fortvivlet gråd og klage fra flokken. Det var ret så hjerteskræende, men sorg blev dog til glæde vendt, da bugserbåden dukkede op for at bringe dem fra borde.

Den amerikanske vicekonsul, og tilmed rederiets agent i Freetown, var en god ven af kapt. Mace. Han hed Christian Nielsen og var uden tvivl danskamerikaner. Tre uger efter afsejlingen, da jeg var vendt tilbage, fik jeg en hel del at gøre med ham. Venner blev vi dog langtfra, men herom senere.

Fra et torpederet Libertyskib var der indbragt en splinterny redningsbåd. Da man ikke havde brug for den på stedet, var den blevet overladt til os af konsulen. Det var en solid stålbåd, og den blev surret på for-dækket som supplement til vore fire træbåde. Med i købet fik vi, som passager, en marinegast der, som skibbruden, havde været med i båden.

Vi afsejlede fra Freetown i konvoj med ret sparsom beskyttelse, men alt forløb normalt de første fire dage. Vi må have fået spilledjævlen ombord under opholdet i Afrika, for vi havde ikke tidligere bemærket hans tilstedeværelse. Nu var han der lyslevende, inkarneret i vor lille spanske hovmesters trivelige korpus, som tilsyneladende indeholdt mængder af is i hans omfangsrige vom. Officerssalonen blev ved af-tenstide omdannet til spillebule, hvor

kæmpesummer hastigt skiftede ejermænd i sammenbidt black-jack spil. Hundrededollarsedlerne knitrede og samlede sig efterhånden i bunken hos hovmesteren, der i stående position omtrent nåede op i højde med de siddende. Mange blev blanket af, og det viste sig siden, at han også havde været aktiv i mandskabslugafet forude, da han også der havde efterladt sig debitorer.

Der blev andet at tænke på end kortspil. På fjerdedagen kom der ordre om konvojens spredning. Skibene skulle enkeltvis fortsætte rejsen, da man nu mente at have bragt os ud af den farlige kystzone. Eskortefartøjerne vendte om for at returnere til Freetown, hvor et nyt hold skulle hentes. Vi var nu atter alene på herrens mark, satte zig-zag-klokken igang, for at krydse os frem i et havområde, der burde være nogenlunde ubådsfrit.

Pa femtedagen måtte en af de tre dampkedler tages ud af drift, da der var opstået en lækage. Det havde den kedelige virkning, at farten gik ned fra 10 til 7 knob i timen. Kedlen blev blæst af med henblik på nedkøling og mulighed for en indvendig besigtigelse og reparation. Nedkølingen varede et døgn, og på sjattedagen kravlede fire maskinmestre ned i kedlen for at beslutte, hvorledes den atter kunne gøres driftsklar.

På samme tidspunkt sov jeg i min køje. Min faste 8 til 12 formiddagsvagt var overstået, middagsmaden i messen ligeså, så alt var gjort klart til en skraber. Kl. 14:58, lokal tid, blev skibet rystet af to øredøvende brag, det ene lige efter det andet. Jeg kom hurtigt på benene, greb min redningsvest, der lå

under køjen, forsøgte at få skoene på, men blev sinket af drilagtige snørebånd, løb ud på broen og så, at forskibet allerede var under vand, og at de derboende besætningsmedlemmer var på vild flugt agterover. Der måtte handles hurtigt – det gik i løb mod redningsbåd nr. 1, der hang under davider i styrbord side. Fra broen råbte kaptajnen: »Fir bådene af, fir bådene af!« Jeg nåede lige at få kastet det forreste fald los, da skibet forsvandt under mine fødder. I en voldsom malstrøm blev jeg hvirvlet rundt, suget med ned, og dukkede atter op som en prop, takket være min redningsvest.

På overfladen var alt kaos. Hvor skibet var forsvundet, havde der dannet sig en cirkelrund flade, hvor andre overlevende svømmede i et virvar af alskens drivgods. Af vore fire redningsbåde var der kun sørgelige stumper at se, men de fire redningsflåder så ud til at være intakte. De første der redede sig op på dem, fik årerne ud og roede rundt for at bjærge andre, der var i live. Det viste sig, at vi kun var 30 tilbage af skibets 60 mands besætning, og vi var forståeligt nok stærkt rystede. Midt i det hele dukkede ubåden, som havde sænket os, op på overfladen og lagde sig på prajehold. Dens kaptajn ønskede oplyst, hvem der var vores kaptajn, og da jeg måtte tilkendegive, at han var omkommet, forstod han, at jeg var eneste overlevende dæksofficer.

Ubåden bar ingen kendetegn, og kommandanten undlod også at præsentere sig. Først mange år senere blev jeg klar over, at der var tale om U 134, og at det var Kapitänleutnant Rudolf Schendel, der havde sendt skibet fra Flensborg til bunds.



Det mellemste og sydlige Atlanterhav med bl.a. vestkysten af Afrika. Det var i dette farvand Ole Kiil's skib blev torpederet den 14. nov. 1942. (Efter Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945, bd. 3, s. 338)

The middle and southern Atlantic with amongst other things the west coast of Africa. It was in these waters that Ole Kiil's ship was torpedoed on November 14th 1942.

(From Christian Tortzen's: Søfolk og skibe (Sailors and Ships) 1939-1945, vol. 3, p. 338)

U 134 fik ikke nogen lang levetid. Nogle måneder senere blev den sænket af R.A.F. i nærheden af Spanien. Dens allerførste offer som ny, var forøvrigt også en tysk damper STEINBEK, som den ved en fejltagelse torpederede ved den norske kyst.

Fra mine drengeår i Højer, og fra skolen

i Tønder, havde jeg naturligt nok et godt kendskab til det tyske sprog. Malplaceret ville det dog være, under disse forhold, at forsøge en dialog på tysk med kommandanten. Både han og jeg havde andet og vigtigere ting at varetage. Tiden måtte ikke spildes med unødvendig palaver.

Dog ville jeg gerne have vidst om torpedo nr. 2, som helt unødvendigt havde ramt os, var hans sidste, således at de befriet fra den kunne sætte kursen hjemover. To unge mennesker afsøgte konstant horisonten med deres kikkerter. Muligvis for at sikre, at intet hindrede hjemrejsens påbegyndelse. Dog kan årsagen, selvsagt, også have været en hel anden.

Der blev stillet, og af mig besvaret, et par spørgsmål om vort skibs navn, ladning og bestemmelsessted. Jeg gjorde ubådskommandanten opmærksom på, at vi havde en mand med en meget ilde tilredt arm. Lidt efter dukkede en tysk marinegast frem med en genbrugsdåse, der blev slængt over til os. Den var mærket: »2 Kilo Haferflocken«, hvad den dog ikke længere indeholdt, men derimod en begrænset mængde af forbindingsstoffer og lignende. Vejret var overskyet, og det småregnede, ligesom det havde gjort det de foregående dage. Jeg kendte derfor kun vor position efter et usikkert bestik, og checkede derfor med ubådskommandanten. Han opgav 12 grader Nord og 30 grader Vest, og det svarede helt til min egen opfattelse.

Ubåden dampede derefter af på overfladen, nogle mente at der var blevet råbt: »Good luck«! Det havde jeg nu ikke hørt, men hvadenten det var rigtigt eller ej, held og lykke havde vi hårdt brug for, da vi befandt os ene og forladede, ca. 1000 sømiler fra land. Jeg fik lagt en nødtørftig forbindelse på den sårede marinegasts arm, efter at have fjernet træsplinter og andre fremmedlegemer med en lommekniv. Armen så forfærdelig ud, sprængt på indersiden fra hånd til albueled. Pulsåren lå blottet, men ubrudt.

I modsat fald havde han ikke været i live. Andre klagede over brystmerter, antagelig fra brækkede eller bøjede ribben, men her kunne der ikke ydes nogen hjælp.

Der skulle handles hurtigt, inden det blev mørkt. Vi måtte se at få reddet de brugbare ting, som flød omkring os. Et bjerg af nødproviant og drikkevand fra de itusprængte redningsbåde fik vi fat i, og midt i det hele var vi så heldige at finde stålbåden, som vi havde fået foræret i Freetown. Den var bordfyldt, men så ellers ud til at være i god stand. Næste morgen, da det blev lyst, fandt vi dog ud af, at den havde lidt alvorlig skade. Vi fastgjorde båden for natten til flåderne, som vi havde surret til hinanden.

Det blev en miserabel, søvnløs nat, med endeløs koncert fra 30 ukontrolable, klappende tandsæt. Det var hundekoldt, til trods for at vi befandt os i troperne. Vi lå gennemblødte af søen, som konstant vaskede op gennem flådernes tremmedæk. I nattens løb kunne man spekulere over skæbnens mærkværdige spil. Hvorfor var vi i live, når de andre lå på havets bund? Ville vi selv kunne klare os i sikkerhed med livet i behold, eller havde de, der havde fået en hurtig død, været heldigere? Der havde lige efter torpederingen været en besynderlig euforisk stemning blandt flere af de overlevende. Nogle morede sig højlydt over, at de nu var sluppet af med deres spillegæld, da den forhadte kreditor, hovmesteren, var omkommet. Andre hoverede over, at kaptajn Mace var gået samme vej. De regnede nu med at få deres hyre ubeskåret for de fradrag, som pjækkede

arbejdsdage i Afrika havde lagt op til. Dokumentationen var forsvundet for stedse.

Når man betænker, hvor stærkt een dødsulykke, under normale forhold på landjorden, kan påvirke personer, der ofte kun kender den forulykkede periferisk, kan det undre, at tabet af 30, på sin vis nærtstående personer, kunne tages så let. Vi havde dog levet og arbejdet sammen med dem, inden for et skibs afgrænsede rammer, og mange var vore venner. Paradoxet må vel tilskrives en vis form for en spontant indtrædende selvopholdelsesdrift. Handlingslammelse som følge af modløshed og sorg var der – mindst af alt – brug for. En prekær situation skulle klares bedst muligt. Medfølelse tanker til de omkomnes pårørende måtte vente til senere. Det lyder hårdhjertet, men således er nok sandheden.

Jeg funderede længe over, hvad der var sket, og over grunden til, at skibet var gået under så usandsynlig hurtigt. Det måtte være sunket på under et minut. Hvorfor bruge to torpedøer, når een havde været tilstrækkelig? Forklaringen på den hurtige undergang var nok, at der i skibssiden var sprængt to torpedohuller, hver på størrelse med en ladeport. Gennem disse havde enorme vandmængder øjeblikkeligt haft fri adgang til at fylde det næsten tomme kulbunkerrum. Berøvet denne opdrift kunne skibet ikke længere flyde. Den tunge malm-last trak skibet ned som en sten.

Næste morgen blev der holdt skibsråd. Som eneste navigatør var det min pligt at træde i kaptajnens sted. Jeg måtte påtage mig opgaven, og gjorde det uden illusioner om det tunge ansvar, som dermed kom til

at hvile på mine unge skuldre. Afgørende beslutninger skulle træffes.

Jeg meddelte forsamlingen, at jeg ønskede livsvigtige afgørelser truffet ved afstemning, og det mødte ingen modsigelse. Vi diskuterede indgående, om vi skulle forsøge at nå land under sejl, eller om det måske var bedre at blive på vore flåder, hvor vi havde rigeligt med proviant og drikkevand. At blive på flåderne var dog nærmest som at sætte sig selv ud af spillet ved passivt at lade sig drive af strøm og vind, uden egen indflydelse på kurs og distance. En portugisisk matros kom med et nyt forslag, at sejle mod de Kapverdiske øer, som faktisk kun lå ca. 350 sømil mod nordøst. Herimod indvendte jeg, at omend vi for tiden havde gunstig vind i den retning, så ville vi før eller senere få Nordøstpassaten stik imod, og at krydse op mod den ville være umuligt. Portugiseren mente at vide, at folk fra øerne drev fiskeri langt til søs, så vi skulle have en god chance for at redde vort skind, dersom vi blot kunne nå et par hundrede sømil mod nordøst. Ikke uden betænkelighed gik også jeg med på forslaget, som et stort flertal støttede.

Båden kunne umuligt rumme de store mængder af proviant og drikkevand, som vi havde til disposition, da der jo først og fremmest skulle være plads til alle 30 mand. Foruden forsyningerne fra de ødelagte både, havde vi tilsvarende, der, som fast tilbehør, var anbragt i de fire flåder. Vi måtte derfor nøjes med at udvælge og medtage så meget, som den begrænsede plads i båden tillod, og som vi anså for det mest nødvendige. Da vi befandt os i kalmebæltets regnområde, satsede vi på at kunne

samle regnvand efter behov. Den faste proviant, i form af beskøjter og nogle dåser med koncentreret ernæringsindhold, fik første prioritet. Nu skulle så båden, der stadig lå bordfyldt, gøres sejlklar. Et par mand gik igang med at tømme den, men det lykkedes ikke. Båden trak vand gennem en upåagtet lækage, som vi fik lokaliseret i agterstævnen. Vi fik den nogenlunde stoppet med en stramt påsurret kapokredningsvest, der virkede som en såkaldt kollisionsmåtte. Hvad værre var: selve agterstævnen var vredet skæv, og samme skavank bevirkede, at roret ikke kunne bruges. Der skulle styres med åre, og bådens skævhed ville ydermere besværliggøre styringen. Det afholdt os dog ikke fra at fortsætte med den lagte plan.

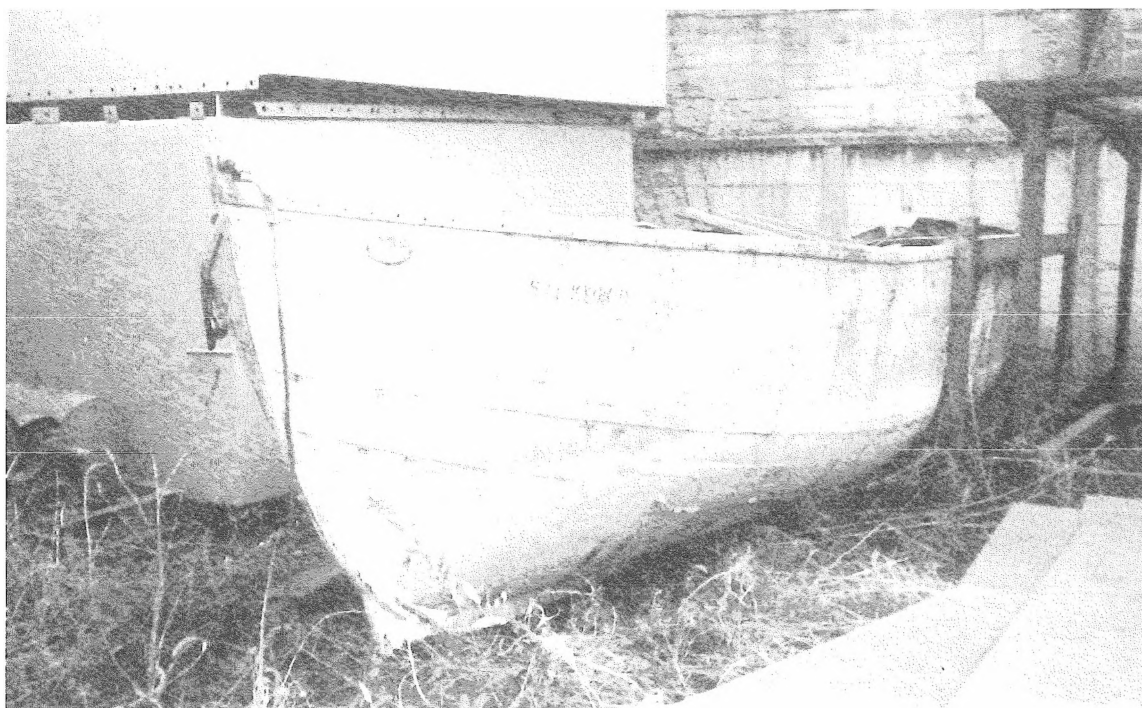
De udvalgte forsyninger blev anbragt i båden og forsamlingen indskibede sig, tæt pakket som sild i en tønne. Til den sårede måtte der afses en nogenlunde bekvem plads. Det samme gjaldt for en af de andre marinefolk, som havde høj feber fra et malariaangreb. De raske måtte nøjes med en smal og ubekvem siddeplads. Sædet og en skarp cssingkant mod ryggen, lod sig dog polstre med de kapokredningsveste, som havde reddet os fra druknedøden.

På ondt eller godt forlod vi flåderne og satte kursen mod nordøst, efter bådens kompas. Vi sejlede gennem et stort område, hvor de dyrebare gummiballer, som nu aldrig ville nå frem, lå og skvulpede i bølgerne.

De første dage gik det godt, men så indtraf katastrofen. Vinden døde bort, og vi kom til at ligge uvirksomme i mange dage på et

spejlblankt hav, med en brændende sol over hovedet fra morgen til aften. Humøret faldt til nulpunktet og indbyrdes kævlerier begyndte. Gensidig modvilje, som ombord havde været holdt i ave, brød nu ud i lys lue. Til gengæld blev andre bedre venner, end de tidligere have været. Araberne surmulede fremme i forstævnen, hvor de havde slået sig ned, og tilkendegav deres utilfredshed med manglen på elementære bekvemmeligheder, som jo desværre ikke kunne afhjælpes. Et problem, som vi alle havde til fælles, kunne dog klareres. Vi var barhovede, og behøvede derfor hurtig beskyttelse mod den nådeløse sol. Løsningen kom fra et stykke sejldug, som til alt held lå i båden. Det blev skåret op i 30 stykker, som med hjælp af sejlnåle og sygarn blev omdannet til solhatte, i model efter den enkeltes evner og inspiration. Smarte kreationer opstod, dog nærmere med henblik på det praktiske end på udseendet.

Det stod nu klart, at vi havde medtaget alt for lidt drikkevand, og at det derfor blev nødvendigt straks at indføre en streng rationering. Den blev på en beskeden bundskjuler i et krus, morgen, middag og aften. Ingen nåede at blive helt utilregnelig af tørst, men det var meget ubehageligt, og medens dagene gik, fik fantasien frit spil om køligt vand, hvor det andetsteds var tilgængeligt ad libitum. Jeg fantaserede ofte om pumpen derhjemme i Højer, og om lyden af rislende, køligt vand, der sprang fra drikkefontænen i Statsskolens gård i Tønder. Hvor længe ville vi kunne klare os med vor sparsomme vandbeholdning? Ville vi mon få regn i tide? De tre daglige



Det meste af året 1976 tilbragte Ole Kiil ved japanske skibsværfter. Om en oplevelse her fortæller han: »Til min store overraskelse fandt jeg, i et skrammelhjørne, en gammel kasseret redningsbåd, en 8 meter lang stålboat, af nøjagtig samme type, som jeg kendte fra 1942. Tilsyneladende havde den tilhørt et af de Libertyskibe, hvoraf også japanerne fik lov til at købe nogle fra amerikanske overskudslagre«. (Fot. fra forf.)

uddelinger af vand blev altid imødeset med længsel. Vi havde et enkelt blikkrus, hvoraf alle drak på skift. Jeg udmålte personligt en slurk til hver mand, hvorefter kruset gik fra hånd til hånd, frem til den, der stod for tur. Det tog sin tid, for dråberne, der i realite-

Ole Kiil spent most of 1976 in Japanese shipyards. Here he tells about one of the episodes he experienced: »Much to my surprise, in a corner full of junk, I found an old discarded lifeboat, an 8-meter long steel boat of exactly the same kind as I knew back in 1942. Apparently it had belonged to one of the Liberty ships from which the Japanese were also allowed to purchase from American surplus stores«. (Photo from the author)

ten var både lunkne og ildesmagende, blev af alle indsuget langsomt og nærmest vendt i munden, som var de den herligste eleksir. Plagede tørsten, så var der til gengæld ingen som helst fornemmelse af sult. Lysten til fast føde var helt forsvundet.

Der var end ikke interesse for den beskedne, vedtagne ration. Der burde have været vand, og ikke knastørre beskøjter, i de beholdere, der stjal den sparsomme plads i båden.

Vandmangel: Et truende perspektiv

Den sårede mands arm tilså jeg hver morgen, skiftede forbindelse, og skyllede stoffet, så længe det kunne holde sammen. Såret flød snart med pus og lugtede ilde. Jeg fik så den ide også at skylle såret med søvand, uanset at det var en brutal hestekur, der sved og brændte. Medens jeg skyllede, holdt manden med sammenbidte tænder armen udenbords. Det var ikke nogen helt dårlig ide, patientens tilstand vendte sig til det bedre. Værre gik det malariapatienten, der kun levede en uge i båden. Han sov stille ind og blev sænket i havet, indsyet i et tæppe. Da jeg ikke selv magtede at forestå en til lejligheden passende ceremoni, trådte en rettroende katolik betænksomt til. Det var en lille brasiliansk matros, en meget dygtig sømand, en af de få der var fortrolig med at håndtere en båd under sejl. Senere, i hårdt vejr, følte han sig selvskrevet til i timevis at stå i agterstævnen ved den tunge styreåre. Da jeg engang mente, at vi skulle dreje bi og afvente bedring i vejret, blev det afslået med hans hjemlands ordsprog: »Man spiser, når man har noget at spise«, eller oversat til den foreliggende situation: »Man sejler, når man har vind«. Med min egen erfaring fra en stor langfartssejler, en finsk bark, kunne jeg sådan set godt give ham ret, nu da den lille, næsten tandløse gnom så hårdt insisterede på, at den gode vind ikke måtte gå til spilde.

Brasilianeren reddede os muligvis en nat fra at blive vippet i baljen, da vi i flere timer befandt os i en stor flok hvaler, der kom så tæt på, at vi kunne klø dem på ryggen. De pustede og snøftede omkring os. De havde omtrent størrelsen som vor båd, og antog os muligvis for at være en af deres egne. Vi frygtede, at et venskabeligt puf skulle bringe båden til kæntring. Monteiro, som var brasiliancerens navn, påbød absolut tavshed. Han kendte hvalerne og deres vaner fra kystfiskeri. Petroleum, som han strittede ud fra en dunk, fik de store fisk til at fortrække. Hajer havde vi jævnligt i nærheden. Det forhindrede dog ikke de dristige i at tage sig en forfriskende dukkert udenbords, naturligvis på egen risiko.

Efter stilledagene kom vinden, og hvilken vind! En meget frisk passat stik imod, så der blev ikke noget af De Kapverdiske Øer denne gang. Det ombordværende søkort blev studeret grundigt for at finde et egnet alternativ. Interessen samlede sig om Vestindien. Godt nok var distancen dertil ca. 1800 sømil, men med frisk agterlig vind skulle det vel kunne klares på en måneds tid. Vi måtte sætte vor lid til at kunne supplere vor drikkevandsbeholdning ved undervejs at slå et slag sydover til regnbæltet. Vi besluttede at vende rundt og styrede i nogle timer vestlig kurs, men det gik slet ikke. Med den stride vind agterind slingrede og girede båden næsten uden kontrol, og truede jævnligt med at dreje på tværs i søen. To mand måtte der til for at håndtere styreåren, og mere end et kvarter kunne de ikke klare med det hårde slid. At fortsætte længere på den facon lod sig sim-

pelthen ikke gøre. Det var klart, at vi her var kommet i en meget alvorlig klemme.

Den eneste mulighed, som endnu forelå, var at forsøge at nå tilbage til Afrika. Det betød, at der skulle sejles for bagbord halse, med vinden ind fra bagbord side. Hvorledes ville båden opføre sig under dette ændrede forhold? Det blev undersøgt, og til alles lettelse med godt resultat. Vindens retning og pres modvirkede nu den skæve båds tendens til sidedrejning, og den blev dermed langt lettere at styre. Vi lå nu på den østlige kurs, som vi nok skulle have valgt fra begyndelsen, men meget tager sig som bekendt helt anderledes ud, når det betragtes i bakspejlet.

Styringen er manuelt arbejde, som normalt bliver udført af de menige dæksfolk. Under de herskende omstændigheder var det naturligt, at også maskinfolkene tog deres tørn med, og det havde de også hidtil gjort uden at kny. Nu fandt de pludseligt på, at det faktisk slet ikke var deres arbejde. Det burde matroserne klare alene. Til gengæld ville de så betjene håndpumpen, hvormed der af og til skulle lænses, for det kunne man da, med lidt god vilje, godt kalde maskinarbejde. Kravet om en så urimelig arbejdsdeling, blev mødt med et hyl af protester fra matrosernes side, og jeg kunne naturligvis give dem ret i, at det var aldeles uacceptabelt og tangerede optræk til mytteri. Sagen gik op i en spids, og »det sorte gæng« måtte trues med at blive frataget deres drikkevandsration, dersom de fortsat nægtede at styre. Efter nogen betænkningstid kom de på bedre tanker, så tingene kunne fortsætte som hidtil.

Hvem var det for øvrigt, der befandt sig i

båden? Mærkværdigvis alle maskinmestrene minus en. De havde, som tidligere nævnt, den 14. november, da vi blev torpederet, været nede i den utætte kedel for at bedømme situationen. På et tidspunkt var der en, der foreslog opstigning til en kop kaffe, og heldigvis vandt det gehør. Næppe var den sidste mester nået op gennem kedlens snævre mandehul, før torpedoerne ramte skibet. De spurtede op i det fri og reddede livet. Var de blevet dernede få sekunder længere, var de blevet fanget som rotter i en fælde. Hvorfor kaptajn, løjtnant og de andre styrmænd, der alle befandt sig ude i det fri, mistede livet, forbliver en ubesvaret gåde. Lige så mærkeligt er det, at jeg, der som den eneste lå og sov, gik ram forbi. De øvrige i båden var en blanding af dæks- og maskinfolk, marinegaster og restaurationspersonale. Der fandtes såvel optimister som pessimister. Den værste af slagsen var vor norske 1. maskinmester, der jævnlige forsøgte at overbevise os om, at vi aldrig ville slippe godt fra dette eventyr. Oftest blev han sat på plads med højrostede protester. Superoptimisten var marinegasten, som for anden gang befandt sig i båden, efter torpedering nr. 2. Med navnet De Sorrow kunne og ønskede han ikke at løbe fra sin italienske afstamning. Han sagde iblandt: »Don't worry boys, my mother is a good catholic, and she is praying for us«.

Tiden blev i øvrigt brugt til at fortælle skrøner og oplevelser fra fortiden og udvikle planer for fremtiden. En jordnær hillbilly matros fra Georgia påstod, at han var ekspert i hjemmebrænding af whisky. Han fablede om, at vi måske ville lande på en ubeboet ø, hvor der ville være egnede råvarer

til igangsætning af en produktion. Af pladerne, hvoraf bådens opdriftstanke var fremstillet, ville der snildt kunne laves et effektivt destillationsapparat. Han prøvede dog ikke at tegne aktier til sit forehavende.

Vi havde en rigelig forsyning af fyrværkeri i båden, så hver nat opsendte vi et rødt nødblus, som længe blev hængende i en lille faldskærm. Det stærke lys har været synligt vidt omkring, men vi sporede aldrig nogen reaktion. Som dagene gik, begyndte skyer efterhånden at vise sig på himlen, og håbet om regn genopstod. Der gik en rum tid, inden det blev til alvor, så vi nåede at forberede os. Regnvandet, når det forhåbentlig kom, skulle naturligvis samles og hældes på tønder, til fælles bedste. Storsejlet skulle fires af og udstrækkes i sin fulde længde. I sejlets midte blev der skåret et hul, hvorunder en mand med en opsamlingsdåse skulle være anbragt. Regn viste sig nu jævnlige i det fjerne, og var der opræk til, at en byge ville komme i nærheden, blev apparatet sat i sving. Gang på gang måtte vi sætte sejlet igen med uforrettet sag. Det var næsten ikke til at bære. Iblandt regnede det så tæt på os, at vi på det nærmeste kunne række hånden ud og føle væden, men ikke en dråbe faldt der på det af mange ivrige hænder udstrakte sejl-dug.

Sejpineriet sluttede dog, omsider fik vi regn i stride strømme, og vi frydede os, lod vandet løbe ned i munden via en passende tilrettet pandetjavs. De første vandmængder var ubrugelige, sejlet som var gennemtrængt af salt, skulle først afferskes. Da det var sket gik det stærkt. Den 1. december, da

vi havde været 17 døgn i båden, havde vi opnået at få fyldt alle disponible beholdere, så nu var den værste fare drevet over. Da vi nu adskillige dage havde været konstant gennemblødte, begyndte de sørgelige laser, vi havde på kroppen, nærmest at gå i opløsning, og det var ubehageligt. Koldt var det om natten, men det gik endda. Efter torpederingen var vi så heldige at få bjærget nogle sække der indeholdt uldtæpper. Dem fik vi megen glæde af. Ved at skære dem igennem blev der et halvt tæppe pr. mand. og de varmede dejligt, selv når de var dyngvåde.

Ombord i skibet havde jeg, som alle andre, været klar over, at et krigsforlis, før eller senere, ville kunne indtræffe. Mit kammer lå dør om dør med bestiklugafet, og det havde været min plan derfra at medtage en sextant, et kronometer og de nødvendige udregningstabeller, dersom der skulle blive tid til at komme i bådene i god ro og orden. Da denne forudsætning havde manglet, måtte vi klare os alene med et lille bådkompass og et »Pilot Chart« over Atlanten, som ikke gav os nogen mulighed for stedsbestemmelse. At vi, ved at styre mod øst, før eller senere, ville nå til Afrika, kunne næppe fejle. At lande i den af Vichy-Frankrig kontrollerede del, var ikke vor store lyst. Det forlød nemlig, at man der havde for vane at opbevare strandede allierede søfolk i Saharas midtpunkt, Timbuktu, hvorfra det var svært at flygte. Vi var ikke klar over, at den fare ikke længere eksisterede. Vi var afsejlet fra Freetown den 8. november, helt uvidende om, at amerikanske og engelske styrker den selvsamme dag

var gået i land i Nordafrika. Den enorme styrkes landsætning var foregået, så at sige uden tab af et eneste skib. Tyskerne var blevet taget på sengen, men med vort skibs torpedering, var vi med til at betale gildet. Gennem snedig misinformation var det lykkedes, at bibringe tyskerne den opfattelse, at en forestående Afrikainvasion ville komme længere mod syd. En ring af ubåde blev placeret ud for området, hvor invasionen ikke kom, og de allierede havde frit spil ved Marokkos og Algeriets kyster. De tyske ubådes torpedoer kom dog i anvendelse. Det lykkedes stort set at sænke rub og stub af skibe på vej til og fra Vestafrika, herunder vort eget.

Vor båd var sødygtig, men ikke nogen god sejler. Dens beskedne køl gav stor afdrift, og da denne var sydlig, var der nok større sandsynlighed for, at vi ville havne inde i Guineabugten end på Senegals kyst, alt forudsat, at vi ikke forinden traf på et venligsindet skib, Mulighederne for det sidste var ikke de bedste, da ingen under krigsforhold holdt sig til faste sejlruiter. Vi havde hørt, at de store Sunderland vandflyvere, med deres store aktionsradius, blev benyttet til faste rekognoseringstogter langt fra land. Dagligt spejdede og lyttede vi med håb om, at undsætning evt. ville komme fra den kant, men det skete ikke. Bitre ord kunne falde om sløseri og mangel på interesse for os, der fremdeles måtte friste en usikker skæbne i en overfyldt båd. Det har dog næppe skortet på den gode vilje.

Sidst på formiddagen, den syttende dag, var vi travlt optaget med at samle regnvand, så udkikken må have været uopmærksom.

Pludselig er der en der råber: et skib, et skib! Det bragte et voldsomt postyr og elle-vild jubel. Faktisk var der tale om ikke blot et skib, men om adskillige, som dog var ret langt borte. Kun masterne var at se over kimingsranden. Jeg forsøgte at dæmpe begejstringen, der kunne blive fulgt af bitter skuffelse, for vi havde ingen garanti for at komme tilstrækkeligt nær på til at blive observeret. At skibene kom nærmere, kunne vi dog snart konstatere, så jeg bekendtgjorde: »Rationeringen er ophævet!« Hvad vi havde for os, var en mindre konvoj, ledsaget af nogle få eskorteskibe. Et af disse drejede nu ned mod os, og medens den nærmede sig, blev der morsel: »O.K. O.K. O.K.«! og det var sandelig en kærkommen meddelelse.

Snart lå vi på siden af engelsk korvet H.M.S. ARMERIA, og hver gang vor båd rejste sig på en bølgetop, blev vi, en efter en, grebet af flinke hænder, halet ombord og budt velkommen. Vor sårede mariner kom straks under kyndig behandling. Til vor overraskelse havde vi svært ved at stå på benene, men forklaringen var, at de havde været uvirksomme i de mange dage. Korvettens chef var en djærv skotte, løjtnant Todd. Han fortalte, at vi var blevet opdaget fra udkikstønden i et af handelsskibene, hvorfra man havde underrettet korvetten. Vort knaldrøde sejl havde heldigvis været synligt på lang afstand. En korvet er ikke noget stort skib, men ikke desto mindre bemanded med ca 100 mand. Der var derfor trangt ombord, men man gjorde, hvad man kunne, for at vi skulle befinde os godt. Man begyndte med at give os skånekost, men det bedste var, at vi nu kunne drikke

af livets lyst, og dermed få kroppens væskebalance bragt i orden. Vi kneb ofte os selv i armen: er dette en drøm, eller er det virkelighed? Chefen lod os vide, at vi måtte indstille os på at være marinens gæster i ca. otte dage. Man skulle først returnere til Freetown, når konvojen var opløst. Efter kun at have døset, siddende i opret stilling i 17 døgn, var det en herlig fornemmelse atter at kunne sove, og tilmed udstrakt. Det skete på feltsejle, opstillet i officersmessen.

Hvad var der forøvrigt sket med båden, der så trofast havde båret os? Den måtte ikke vildlede andre skibe, ved at blive efterladt drivende. Maskingeværssalver blev rettet mod den, men den forblev flydende i lang tid, udholdende til det sidste.

H.M.S. ARMERIA var et næsten nyt skib. Det var for nylig kommet fra England til Nordafrika som ledsagerskib i invasionsflåden. Konvojen, som den nu ledsagede, var hentet i Bathurst, i Gambia. Man beklagede meget, at man i det store og hele kun kunne byde os på konservesmad, men det var herreretter for os, så vi behøvede ikke nogen undskyldning. Officererne var alle friske og fornøjelige folk, reservister de fleste af dem. Hvad der undrede os var, at vi aldrig traf maskinfolk i officersmessen. Mærkværdigvis havde de kun underofficersrang, selv den ansvarlige leder, der andetsteds ville bære betegnelsen maskinchef eller 1. maskinmester.

Vor hårdt tiltrængte hvile og nattesøvn blev jævnlige afbrudt af sirenelarm. Det betød for alle ombord, at de øjeblikkeligt skulle forføje sig op og udendørs, medmindre de på stedet havde pligter at varetage.

Alarmen tilkendegav, at man med Asdic-udstyret, havde fået kontakt med et objekt, der kunne være en ubåd. Kanon og dybvandsbombekasterne blev bemandede, og man ventede spændt på, hvad der videre ville ske. Uheldigvis gav selv fiskestimer samme reaktion som en ubåd, men vi var da kun glade for, at vi kun oplevede falske alarmer under vort ophold ombord, og for at vi atter kunne slumre ind for en stund.

Korvettens chef havde fortalt, at vort skibs forlis og vor redning var blevet behørigt, telegrafisk indberettet til de relevante myndigheder. Vor tilbagekomst til Freetown måtte derfor være ventet. Da vi den 8. december stævnede ind i havnen regnede jeg med at se en repræsentant fra konsulat/mægler på kajen, men en sådan var ikke at se. Transport var der dog sørget for. Der blev taget vare på marinegasterne, vor menige besætning blev kørt til indkvartering på en skole, som var inddraget til formålet, og vi andre blev bragt til byens »Grand Hotel«, hvor vi fik anvist udmærkede værelser og blev behørigt ekviperet. Vi var ankommet i tøj, som venligt var blevet os lånt af ARMERIAS officerer.

Fremdeles var der ingen der viste sig fra konsulat/agent, som her var et og det samme. Derimod dukkede der en deputation af vore egne folk op med anmodning om at få penge til tobak og andre fornødenheder. Sammen gik vi til konsulatet, hvor jeg fik foretræde hos Mr. Christian Nielsen, som dog hverken hilste eller så op, da jeg gjorde min entre. Han nøjedes med et surt »Well, what happened?« Jeg gav ham et kort resume, og overraskede ham med en anmodning om udbetaling af penge.



Ole Kiil fotograferet 1976 ved redningsbåden, som han fandt på et japansk skibsværft . Den ovale plade på stævnen angiver bådens dimensioner og personkapacitet. Den fik han foræret som souvenir.

(Fot. fra forf.)

Ole Kiil photographed in 1976 by the lifeboat which he found in a Japanese shipyard. The oval plate on the stern states the dimensions of the boat and how many people it could carry. It was given to him as a souvenir.

(Photo from the author)

Det kunne han ikke se nogen grund til, da han, hvad rigtigt var, måtte gå ud fra, at vi vel ikke stod for at skulle betale for kost og logi, som den engelske regering da hidtil havde stillet gratis til rådighed. I øvrigt havde han ingen som helst dokumentation for, at nogen af os havde penge tilgode, og det var ikke hans opgave at være pengeudlåner.

Penge kom der dog på bordet, men først efter at jeg havde sat folkene, der ventede udenfor, ind i sagen, og de med opsmøgede ærmer var begyndt at trænge ind på hans kontor.

Der lå, til al held, et hollandsk hospital-skib i Freetown, hvidmalet og med store røde kors på skroget. Her var vor mand med den lemlæstede arm straks blevet bragt ombord til kyndig lægebehandling. Da jeg besøgte ham, kunne jeg med glæde erfare, at han ville beholde armen. Man havde transplanteret væv og hud fra et af hans lår, så man kunne garantere, at armen ville blive så god som ny. Jeg forhørte mig hos den ansvarshavende kirurg om hans mening om den af mig praktiserede hestekur, med ætsende søvand som sårrensningssmiddel. Han betegnede den som særdeles fornuftig, og tilføjede, at jeg i og for sig ikke godt havde kunnet gøre stort andet. Kendsgerningen var da også, at såret under min behandling var blevet friskere og renere, for hver dag der var gået. Jeg havde ikke forud tiltroet mig selv evner til at håndtere en så barsk opgave, og var lettet over at det var gået godt, patienten ikke mindre.

Det var meningen, at vi, så snart som muligt, skulle tilbage til U.S.A., men det var uvist, hvornår det kunne blive, da det afhang af skibsløjgheden. Vi fik oplyst, at det godt kunne trække i langdrag. Amerikanske skibe, som anløb Freetown for hjemgående, kom fra havnene i Guinea-bugten, og de var som regel allerede belagt derfra med søfolk fra andre krigsforliste skibe. Et Libertyskib, netop ankommet fra Amerika, skulle videre til Gambia. Jeg traf

kaptajnen, en sympatisk, yngre mand, som var meget interesseret i mine nygjorte erfaringer. Han ville meget gerne have mig med som 3. styrmand, for at kunne aflaste skibets 1. styrmand, som var besværet af et dårligt ben. Det ville konsulen ikke gå med til. Han ønskede ikke at blive ladet tilbage med vore fjendtligtstemte folk. Jeg måtte derfor fremdeles vente på skib sammen med de øvrige.

Medvirkende til forlængelse af ventetiden var også det forhold, at hjemsendelsen foregik efter tur. På skolen, hvor vor menige besætning befandt sig, var der, efter sigende, indkvarteret nær ved 1000 mand, og på vort hotel var der også fuldt hus. Her var vi de eneste ikke-englændere. Flere var blevet torpederet i samme område som vi, i dagene forud, men de var alle ret hurtigt blevet undsat.

Driften af Grand Hotel blev forestået af en velgørende hjælpeinstitution, og vi fik en udmærket forplejning. Straks ved ankomsten fik vi udleveret hvidt tropetøj med skjorte, korte bukser og tropehjelm. Tøjet, som ARMERIAS officerer havde overladt os, kunne vi nu returnere med tak for lån. Jeg og dækskadetten, som jeg delte værelse med, måtte dog snart have en ny mundering. En morgen, da vi vågnede, var vort tøj forsvundet. Der kom jævnligt unge tyve på besøg, fik vi forklaret. De klatrede op til værelsernes altaner, hvor de kunne finde ulåste døre. De var splitter nøgne, og medbragte fedt, hvormed de indsmurte sig, inden de gik i aktion. En evt. pågriber havde ingen chancer for at fastholde den åleglatte krop, der som et lyn kunne lade sig rutsche ned langs en altanstøtte.

Over hotellets radio havde vi lejlighed til at følge med i, hvad der foregik rundt omkring på fronterne, hvor meget var sket i dagene, da vi var afskåret fra omverdenen. Adspredelse, og tilvænnning til normal levevis, blev opnået ved samtaler og læsning. Billard og andre former for underholdende spil, var et yndet tidsfordriv. I Freetown havde vi fri adgang til den militære officersklub, hvor vi jævnligt kom, sammen med de andre fra hotellet. Under hjemturen om aftenen, skete der ikke sjældent lynangreb fra lommetyve, som var listet efter os. Det fik vi dog sat en stopper for, ved at slutte os sammen i konvojformation, med hovedgruppen tæt samlet i midten. På siderne, foran og bagved befandt sig vore hurtigløbere, der satte ind ved det mindste opræk til overfald. Angriberne fik sig en velfortjent tur i grøften. Et yndet tidsfordriv var også den daglige tur til stedets markedsplads, hvor der var et sandt leben af indfødte i brogede gevandter. Handelen gik livligt med mærkelige tropefisk, frugter og grøntsager. En snehvid badestrand var også disponibel indenfor rækkevidde.

Julen kom vi til at opleve i Freetown, i stegende varme, så det blev altså ingen »White Christmas«. Juleaften forløb, efter stedets skik, med tingeltangel, fest og ballade i gaderne. 1. juledag blev fejret på en mere anstændig facon. En udmærket julemiddag blev serveret, og Christmas carols blev sunget, i selskab med nogle søde sygeplejersker fra militærhospitalet. Med til julefesten var også kaptajn Aage Larsen, som jævnligt besøgte mig. Han var fører af Ø.K.s motorskib DANMARK, da det blev sænket ud for Freetown. Han opholdt sig

nu i land, ansat som havnelods. Det var et fint menneske, i hvis selskab man kun kunne befinde sig godt. Vi talte meget om forholdene derhjemme, og om fremtiden. Han havde, efter ansøgning og efter stort postyr, fået tildelt en af de sidste nye cykler, som fandtes i byen. Alle vendte sig efter ham, når han kom strygende, da en sådan befordring ikke blev anset som passende for en pæn, ældre herre. Stedets cyklister var normalt kun unge sorte i lømmelalderen. I klublokalerne traf jeg andre landsmænd, maskinmestre fra DANMARK, der ligesom kapt. Larsen, havde fået stillinger i land.

Også nytarsaften blev fejret i Frectown, men på ret stilfærdig vis. Det virkede som om balladeenergien var fuset af på juleaftensdagen. Nytårsaften slap vi også for besøg af vore egne folk, der af og til var på farten med en kæp i øret. Alle uoverensstemmelser fra båden var som blæst bort, og der var ingen ende på flinkheden fra alle sider, nu da alt var endt godt.

Omend hyren drejede, og hotellets turbanklædte kok hver dag bragte mad på bordet, blev lediggangen ensformig. Dog, årsskiftet bragte den længe ventede skibslejlighed. En dag lå der pludseligt et større antal gråmalede, store passagerskibe på reden. De var alle ombygget til troppe-transport, og var på et nær fyldt op med krigsfanger, som på vej til England var kommet rundt Kap Det Gode Håb. Det af skibene, som ikke havde fanger ombord, skulle gå til New York, så her var vor chance. Vi fik besked om at gøre klar til afrejse. Hver mand fik udleveret en habit, da ankomst til New York i januars vinterkulde ville være

ubehagelig i tropetøj. Med besked om at vi skulle ombord i M/S LARGS BAY blev vi, af en enlig mand i en motorbåd, sejlet ud mod rækken af de store ankerliggerere. Det viste sig, at han ikke anede, hvilket af skibene der var LARGS BAY, så der måtte prøves med et gæt. Jeg entrede op ad falderebet på det nærmestliggende, hvor jeg blev mødt og overfuset af den vagthavende officer, der bedyrede, at dette aldeles ikke var LARGS BAY, og han belærte mig om, at jeg aldeles intet havde at gøre ombord i hans skib, hvor italienske krigsfanger i øjeblikket var på dæk for at trække frisk luft. Da jeg havde forsikret ham om, at jeg ikke var kommet for at befri fangerne, blev han mildere stemt og nedlod sig til at udpege skibet, som vi søgte.

På LARGS BAY blev vi vel modtaget. Det var et stort engelsk skib, hvis fredstidskapacitet var 800 passagerer, foruden en anelig fryselast, hvormed det havde været i fart på Australien. Her var der ingen pladsmangel. Ombord var der kun skibets besætning, og vi andre fyldte ikke meget. Vore marinegaster fra båden var forlængst draget deres egne veje. Vi fik anvist vore respektive sovesteder, til hver officer et udmærket kammer på 1. klasse, hvor en steward dagligt serverede morgenthe på køjen. Straks efter vor ombordkomst blev der lettet anker, og hele flotillen af store skibe stod til søs, ledsaget af større, hurtigsejlende marinesfartøjer. Straks ved morgenbordet fik vi et chock. Skibet blev gennemrystet af et voldsomt brag, så alle tænkte: nej, det kan ikke passe. Vi skal da vel ikke allerede i baljen igen? Det var heldigvis falsk alarm i for-

bindelse med en øvelse. Skibet var indrettet med et affyringssystem, der opsendte en byge af tynde ståltråde, beregnet til indvikling i et angribende flys propel. Der var tale om en øvelse, men de kunne vel have adviseret os derom.

Vi forblev ikke længe i denne eksklusive konvoj, som vi forlod for ene at sætte kursen mod Nordamerika. Det bekymrede os dog ikke, da hurtigsejlende skibe sjældent bliver ubådes bytte på det åbne hav. Livet ombord var behageligt. Jeg fik lejlighed til at gøre mig fortrolig med min nyerhvervelse, en moderne mikrometersextant med indbygget belysning. Første aften, jeg prøvede den, kom jeg under skarp iagttagelse af en matros, der var på rundering for at kontrollere mørkelægningen. Jeg blev næste dag spurgt, om det var mig der havde været på spil med sextanten, hvilket jeg naturligvis kunne bekræfte. Det gjorde heller ingen ting, men der var en speciel årsag til, at det var blevet indberettet. Førrige rejse havde de ombord haft en hollandsk besætning, hvis kaptajn og styrmand var mødt op med søkort, kronometer og sextanter. Til søs gik de i lag med navigering, som om skibet var deres. Da det jo ikke var tilfældet, forlangte man deres navigationsudstyr inddraget, da sejlruten måtte være skibets hemmelighed. Alene med min sextant, kunne jeg naturligvis ikke bryde nogen sikkerhedsregel. Jeg var kommet billigt til det udmærkede instrument, købt af en engelsk styrmand på hotellet Han skulle hjem og besætte en lodsstilling i Newcastle, og havde mere brug for penge end for en sextant.

Den 15. januar 1943 tog vi lods ved

Ambrose fyrskib, og havde inden længe Frihedsgudinden i sigte. Som statesejet skib blev LARCS BAY tildelt en fornem liggeplads i North River, hvor de forskellige nationers Atlantlinere plejede at ligge i fredstid. Karantæne- og immigrationsmyndighederne bordede rutinemæssigt det ankomne skib. Immigrationsfolkene var betænkelige ved mødet med os, der var helt uden pas eller andre former for identitetsbeviser. Efter nogen betænkningstid lød det: »Sorry boys, we have to call in the F.B.I.« Dertil var de naturligvis velkomne, da vi alle havde rent mel i posen. Ombord kom F.B.I., og alle måtte igennem et krydsforhør, inden indrejse blev godkendt. Personligt havde jeg vanskeligheder. Mit navn Kiil, forekom dem mistænkeligt, og min forklaring om at det jo blev stavet anderledes end navnet på den nordtyske by, gjorde ikke større indtryk. Jeg måtte nøje forklare om kontakten med ubåden, efter torpederingen, og man måtte vide, om jeg havde modtaget noget fra dem. Dåsen med forbindingsstoffer interesserede dem meget, og de skulle vide, om den bar nogen påskrift. Jeg følte nærmest, at håndjernene begyndte at rasle, da jeg berettede om de »Zwei Kilo Haferflocken«, som jeg var uforsigtig nok til at citere på originalsproget. Om jeg virkelig talte tysk? Det lange og det korte var dog, at nåde kom til at gå for ret, så at jeg kunne blive lukket ind i »God's Own Country« som en fri mand. Det skal her siges, at spioner var blevet landsat i U.S.A. af tyske ubåde, så der var grund til forsigtighed.

En ældre distingveret, hvidhåret herre ventede på mig, ledsaget af en højstående

marineofficer. Han præsenterede sig som Ewin Lamar Davis, svigerfar til vor omkomne løjtnant, George Taylor. Mr. Davis, der senere viste sig at være fhv. dommer fra staten Tennessee og fhv. medlem af Amerikas højesteret, havde skaffet sig mulighed for, på første hånd, at blive orienteret om tragediens sammenhæng. Det skete i form af en indgående, men helt igennem medfølelse udspørgning, hvis svar han kunne acceptere uden forbehold. Jeg kunne i øvrigt kun udtrykke min medfølelse med hans datter. Hun var nu en af de mange krigsenker, hvoraf der skulle blive flere.

Jeg indlogerede mig på »The Seamen's Institute«, hvor jeg tidligere havde boet i perioder. Det var verdens største sømandshotel, og havde alle mulige faciliteter. Helt uberettiget gik det under navnet »The Dog House«. En vinterfrakke blev indkøbt, og et nyt pas hentet på Det danske Generalkonsulat. Herefter skulle der så ikke længere kunne opstå problemer med F.B.I.

Tilbage var der nu kun for de hjemvendte at få indkasseret tilgodehavendet hos vort rederi, »American West African Line«, for næsten 6 måneders oversøisk fart. Her dukkede en ny ubehagelig overraskelse op. Under vort fravær var der blevet indført skattepligt, som i U.S.A. hidtil kun havde berørt høje indkomster. Nu skulle der betales 25% Victory tax af alle. Det havde vi svært ved at acceptere, da det for os jo blev en helt urimelig lov med tilbagevirkende kraft. Desuden mente vi, at provenuet fra de ubehagelige dage i båden i det mindste skulle være skattefrit. Vore egne amerikanere måtte bide i det sure æble og betale, men

ved nærlæsning af bestemmelserne fandt jeg ud af, at loven ikke gjaldt for os udlændinge, medmindre vi havde fast bopæl i U.S.A. Da vi kun havde ret til tre måneders ophold ad gangen, var vi således ikke skattepligtige. Det blev pure afvist af rederiets hovedbogholder, en ubehagelig person, af nøjagtig samme støbning som vicekonsulen i Freetown. 25% skat skulle betales, om vi så peb eller sang. Han kunne ikke vide, at vi ikke havde permanent opholdstilladelse, påstod han, og i øvrigt ragede det ham en papand. Vi henvendte os så hos skattevesenet, hvor vi fik medhold, men dermed var det dog ikke slut med chikanerne.

Vi havde alle et betragteligt beløb tilgode for overtidsarbejde udført under losning og lastning i Afrika. Det blev meddelt os, at da vi ikke kunne fremvise dokumentation for et sådant tilgodehavende, ville vi ikke få en rød cent. Vi var overbevist om, at rederiet, der gennem mange år havde sejlet på Afrika, kunne afregne efter statistiske tal fra tidligere rejser, dersom lidt god vilje var tilstede, men nej. I vrede trak vi os tilbage til rådslagning. Et lyst hoved fandt på, at vi simpelthen måtte konstruere et overtidsregnskab, baseret på hukommelsen, og så lade rederiet forsøge at bevise, at det ikke holdt stik. Som sagt så gjort. Vi fik vore penge. Ved vort sidste stormfulde møde med hovedbogholderen, opstod der tumult uden for døren, og en person der brølede som en tyr, truede med at ville dreje halsen om på bogholderen. Den vrede mand var ikke en af vore, så der var altså også andre, der måtte døje med den besværlige herre. Fred være med ham! Vi kunne finde andre skorstene der røg.

Inden jeg forlod rederikontoret, fik jeg foretræde for direktøren, der havde ønsket at hilse på mig. Det var en venligere herre, der udtrykte sin beklagelse og medfølelse over den svære tid, vi havde gennemlevet. Måske burde jeg have rådet ham til at finde sig en anden bogholder af hensyn til de fremtidige skibbrudne, som utvivlsomt ville følge efter os.

Det var strengt i de følgende dage at mødes og tale med pårørende til de omkomne. Andre måtte jeg skrive til. Afsked blev taget med de personer, som jeg havde haft det såvel ondt som godt med. Vi skiltes for, med en enkelt undtagelse, aldrig at træffes igen. Mange overlevede næppe krigen. Jeg måtte give møde for en særdomstol, hvor der skulles afgives edsvoren er-

klæring om, at de savnede måtte betragtes som døde, og at skibet med ladning var gået tabt.

Jeg blev inviteret til fornem middag hos Mrs. Taylor, der fremdeles havde besøg af faderen. Hun boede i en fashionabel lejlighed i East 68th. Street på Manhattan. Det var en nydelig, tiltalende dame, tilsyneladende med styrke til at kunne bære tabet af den omkomne ægtemand. Mr. Davis, der residerede i Washington D.C. som president for The Federal Trade Commission, havde jeg senere, efter opfordring, lejlighed til at besøge. For mit vedkommende var et kapitel af krigen afsluttet. Et nyt ventede på sin begyndelse.

(Ovenstående artikel er tidligere blevet bragt i Sønderjysk Månedsskrift nr. 6-9, 1993.)

A Southern Jutlander on the High Seas

Summary

A substantial number of Danish seafarers sailed during World War II on ships under the U. S. War Shipping Administration. In July 1942 the author, Niels Ole Kiil, was signed on on one of these ships, the S/S SCAPA FLOW, as jr. third officer. He was born in 1918 in Højer, near the Danish-German border. Strangely enough his first W.S.A. ship was built in Flensburg. In the summer of 1942 the ship brought a mixed cargo from New York to West Africa. A supply of important manganese ore and rubber was loaded for the return voyage to the USA. Alas, it never reached its destination. On November 14th the SCAPA FLOW, sailing alone in mid-Atlantic, was sunk by a German submarine, U 134, commanded by Rudolf Schendel. Two torpedoes ripped the SCAPA FLOW open, and in less

than a minute all that could be seen to indicate where the ship had gone down were a number of survivors swimming in the water and some floating debris. It was a disaster: Out of a crew of 60 only 30 survived. The victims included the master and three deck officers, which left the author in charge of a crowded, damaged lifeboat. 17 enervating days elapsed under sail with a shortage of drinking water. Rescue finally came from the British corvette ARMERIA. The survivors were returned to Freetown in Sierra Leone, and later to the USA. The author is the holder of an honourable discharge issued by the U. S. Coast Guard for honest and faithful service in the U. S. Merchant Marine.

Ulrik Langen: En fransk skibskonstruktør i Danmark

– en beretning om emigranten Charles Louis Ducrest og skibet SVAR TIL ALT¹

I forbindelse med et forskningsprojekt om franske emigranter i Danmark under den franske revolution, stødte forfatteren på den franske marquis Ducrest og hans meritter. Efter at have gravet lidt i forholdene omkring Ducrest, udfoldede sig efterhånden en fascinerende historie om en noget excentrisk skibskonstruktørs ophold i Danmark og om tilblivelsen af et særpræget maritimt eksperiment. Artiklens forfatter er ph.d. i historie og forskningsstipendiat ved Roskilde Universitetscenter.

Det strandede skib

Sidst i november 1797 strandede et særpræget fragtskib ved Rubjerg Knude på Vestkysten lidt nord for Løkken. I en indberetning fra den 3. januar 1798 rapporterer amtmanden i Hjørring, Johan Ludvig Lybecker, til Admiralitets- og Kommissariatskollegiet om det strandede skib.² Amtmanden fortæller, at han blev underrettet om stranding natten mellem den 28. og 29. november, og skyndte sig at gøre »de behørigte Foranstaltninger«. Da man endnu ikke vidste, hvor skibet kom fra, var det først og fremmest vigtigt at være på vagt overfor smitsomme sygdomme, som skibet kunne bære med sig. Især hvis skibet kom fra Middelhavet eller Vestindien, skulle man være påpasselig. De første par dage var det ikke muligt at komme ombord på

skibet dels på grund af vejret, dels fordi skibet var drevet ind på et sted, der vanskeliggjorde en bording. Den 31. november lykkedes det dog at få to mand ombord i skibet for at undersøge det nærmere. De to mand fandt hverken levende eller døde besætningsmedlemmer. Der var heller ikke nogen last at se. Derimod kunne de se navnet DER VERSUCH skrevet bag på skibet, og de lagde mærke til, at skibet var forsynet med en »særegen Indretning med 2de Roer, et paa hver Side af Bagstavnen«. Amtmanden valgte ud fra omstændighederne at formode, at skibet ikke kom fra Middelhavet eller Vestindien, og derfor formentlig ikke var smittebærende. Af den grund blev det beordret, at alle løse ting i skibet skulle bjergeres i land. Blandt de bjergede effekter var en brevtaske, der indeholdt papirer skrevet på henholdsvis fransk og tysk. Ud fra taskens indhold kunne amtmanden danne sig et indtryk af forholdene omkring skibet. Af papirerne fremgår det, at en franskmand ved navn Jaan Fouché har ladet skibet bygge i interessentskab med en anden franskmand, Charles Louis Ducrest, der er den »egentlige Opfinder af den nye Bygningsmåde«. Tilsyneladende er skibet hjemmehørende i Hamborg eller Altona. Papirerne lader vide, at Ducrest har haft myndighed til at bestyre alle de af

skibets manøvrer, som måtte være nødvendige for af afprøve skibets forskellige indretninger under sejladsen. Skibets kaptajn – en Heinrich Frantmann fra Altona – måtte ikke blande sig i Ducrests dispositioner. Han skulle alene sørge for at skibet holdt sin kurs, give de fornødne ordrer til mandskabet og ellers stå Ducrest bi i råd og dåd. Dertil indeholdt papirerne en passus om, at hvis kaptajnen »ikke vilde beqvemme sig herefter, enten formedelst Uduelighed eller Drukkenskab«, var Ducrest bemyndiget til at overgive kommandoen til førstestyrmanden. Om mandskabet melder papirerne, at det bestod af 12 mand, der kom fra så forskellige steder som Altona, de holstenske øer, Charlestown, St. Domingo og Philadelphia. Skibets bestemmelsessted var London. Her skulle skibet sælges – via handelshuset Roosen og Janssen i Altona – til et firma ved navn Persent et Bodecke. Samme sted skulle Ducrest skaffe sig patent på sin opfindelse med henblik på at bygge flere skibe af samme type til interessantskabets fortjeneste.

Der fandtes ingen tegninger eller modeller af skibet blandt de bjergede sager, men selv uden sådanne kunne amtmanden med egne øjne se, at det var et skib, der ikke var lavet som de fleste. Også skibets navn antydede, at der var tale om en eller anden form for eksperiment. Lybecker afrunder sin indberetning med nogle overvejelser om dette:

Jeg veed og ikke, om Opfindelsen, i sig selv, er rigtig eller nyttig; Men, i Betragtning af, at alle Opfindelser i Verden ere gangne fra Barndom til Manddom, – og at

en Idee, skjønt i Begyndelsen raae, og ej endnu moden til Udførelse, har givet Anledning til andre og fuldkomnere Ideere, der tilsidst har frembragt Mueligheder af tilsyneladende Umueligheder; – har ieg ikke turdet undlade, hermed underdanigst og ydmygst at indberette dette Tilfælde...

Efter de filosofiske betragtninger udbeder amtmanden sig en melding fra Admiralitetet om, hvor vidt han skal foretage sig noget i forhold til skibet. Afslutningsvis fortæller han, at skibet står på en grund af blåler og ikke af sten, så man kan håbe, at skibet derfor ikke vil blive smadret af bølgerne lige med samme. Desuden har amtmanden posteret en vagt ved skibet for at hindre tyverier. Den 15. januar skriver Admiralitetet til amtmanden og takker for den interessante beretning, men da Søetaten ikke ejer skibet eller har andel i forsøget, skal Lybecker ikke foretage sig noget videre i sagen.³

Den uheldige sejlads

Marquis Charles Louis Ducrest emigrerede fra Frankrig den 24. oktober 1789. Den direkte anledning til hans beslutning om at forlade landet var de dramatiske begivenheder, der udspillede sig i Frankrig den 5. og 6. oktober 1789. Et optog af vrede parisere drog til Versailles, overnattede uden for slottet og pågreb dagen efter den franske kongefamilie, og bragte den med sig tilbage til Paris. Kongefamilien blev indkvarteret i Tuilerierne som fanger i deres egen hovedstad. Ducrest så i denne handling selve monarkiets undergang og »påbegyndel-

sen af det plyndringernes, svigagtigheder-
nes og massakrernes system, der i særlig
grad kom til at kendetegne vor dødbrin-
gende revolution«. ⁴

Ducrest var født i Autun i 1747, gik i en
meget ung alder i marinen, men skiftede til
hæren i 1766. Her steg han i graderne, og
endte som oberst i det kongelige grenader-
korps (regiment Auvergne). I 1782 fik han
ved søsterens, den senere kendte forfatter-
inde Stéphanie-Félicité de Genlis', mellem-
komst det lukrative embede som kansler
for hertugen af Orléans, der tilhørte en
sidegren af den franske kongefamilie.
Orléans var dog i nærmest åbenlys opposi-
tion til styret i årene op til revolutionen.
Efter revolutionens udbrud fik Orléans i
1792 tildelt navnet *Philippe-Égalité* på grund
af sine revolutionære sympatier, der trods
den familiære tilknytning fik ham til at stem-
me for kong Louis XVI's dødsdom i den
daværende nationalforsamling, Konventet.

Ducrests søster var fra 1770 guvernante
for hertugen af Orléans' børn og havde ad
den vej kunnet gøre sin indflydelse gæl-
dende til fordel for broderen. Pligterne
som kansler for hertugen var ikke just over-
vældende, og Ducrest havde derfor rig lej-
lighed til at pleje sine interesser for littera-
tur og videnskab. Han skrev flere små styk-
ker, der blev opført på tantens, madame de
Montessons, teater. Hans evner som dra-
matiker var tilsyneladende ikke overbevi-
sende, og i Paris og ved hoffet i Versailles
sparede man ikke på sarkasmen over for
hans opsætninger. Hans videnskabelige
arbejde, der især kredsede om hydrauliske
og skibstekniske studier, førte til, at han
med Orléans' finansielle hjælp fik mulig-

hed for at konstruere en 40 kanoners fre-
gat. Efter sigende var skibet hverken ringe-
re eller bedre end de fregatter, han forsøg-
te at overgå med sin nye konstruktion.
Mere held havde han heller ikke som øko-
nomisk tænker. Igen ved hertugens hjælp
fik han lejlighed til at præsentere et mémo-
ire for kongen om, hvordan man kunne
forbedre de skrantende statsfinanser. Hans
forslag blev ikke vel modtaget ved hoffet,
og vist nok lidt ufortjent blev Ducrest mål
for en del spot i forbindelse med sit skrift.
Ducrests gode forhold til Orléans stoppe-
de brat den 3. november 1787, hvor Du-
crest brød med hertugen – formelt set i
forbindelse med en økonomisk uoverens-
stemmelse, reelt nok mere som en konse-
kvens af intriger i hertugens kreds i *Palais
Royal*. ⁵

Efter at have forladt Frankrig i oktober
1789 opholdt Ducrest sig resten af året i
England. Han levede herefter en periode i
Holland, tog tilbage til England og endte i
1797 i Hamborg. Her fik han en kreds af
handelsfolk interesseret i et projekt om-
kring konstruktionen af et skib bygget af
hele planker i stedet for mindre træstykker.
Ducrest havde i årevis arbejdet med sine
teorier om en ny form for skibskonstrukti-
on, der efter hans eget udsagn ville revolu-
tionere europæisk skibsbyggeri og søfart i
det hele taget. Under sine ophold i Eng-
land og Holland havde han forsøgt at ska-
be opmærksomhed og støtte for sine pro-
jekter, men uden synderligt held. Nu så det
ud til, at han endelig havde fundet nogle
folk, der kunne hjælpe ham med at realise-
re sin plan om bygningen af en speciel type
fragtskib. En kreds af 15 interessenter i

Hamborg tegnede anparter i projektet, og man kunne den 19. oktober 1797 påbegynde byggeriet i Altona.⁶ Når amtmand Lybecker i sin indberetning nævner en franskmand ved navn Jaan Fouché som Ducrests partner, var det således kun én af i alt 15 anpartshavere.

Det specielle ved Ducrests skib var, at skroget alene bestod af hele planker, der bøjedes og lagdes i fem lag. Antallet af tværbjælker forøgedes væsentligt for at undgå en for stor elasticitet i de lange planker. Denne indretning skulle give skibet en større sejlhastighed og begrænse indsvinningen af vand. Dertil havde Ducrest givet sit skib en ny form ved at flytte hovedspantet længere frem mod forstævnen end normalt. Han mente på denne måde at kunne minimere vandmodstanden, blandt andet på grund af formens indvirkning på skibets dybgang. Desuden havde Ducrest udstyret skibet med to ror i stedet for et. Skibet var bygget til at kunne bære en last på 400 tons.

Næsten inden byggeriet af skibet var gået i gang blev projektet mødt med kritik og hovedrysten både i Hamborg og Altona. Tvivlen på projektet begyndte også at nage nogle af anpartshaverne, og tre af dem begyndte endda at intrigere direkte mod Ducrest. Og da DER VERSUCH, som skibet kom til at hedde, endelig stod færdig, var der flere, der end ikke ønskede skibet i vandet. Tilsyneladende ønskede man ikke, at Ducrest skulle få lejlighed til at bevise brug og holdbarheden af sine teorier. Uviljen mod ham var endda så stor, at man ligefrem var rede til at sabotere skibet.

Dette er i hvert fald Ducrests egen ud-

lægning.⁷ Men på trods af de »kriminelle og ondsindede kabaler«, der havde formet sig mod ham i Hamborg, kunne DER VERSUCH snart søsættes. Men fra det øjeblik skibet ramte vandet skabte intrigemagerne hindringer for ham. Hans fjender havde – stadig ifølge Ducrest selv – formået lodserne til at afkræve uhyrlige honorarer for at føre DER VERSUCH ned ad Elben, da man vidste, at Ducrest ikke var i stand til at betale alt for store summer for lodsarbejdet. Det endte da også med, at Ducrest og besætningen måtte sejle ned ad floden uden lods. Ikke nok med det. Man havde fået en engelsk kaptajn overtalt til at påsejle der Versuch med et fartøj, der var dobbelt så tungt som Ducrests. Målet var ganske enkelt at kuldsejle det forhadte skib. Men sabotageforsøget var forgæves; DER VERSUCH fik ikke en eneste skade. Dermed var modgangen dog ikke forbi. Dagen efter skulle den mand, der i mangel af bedre fungerede som lods, vise sin uduelighed ved at styre skibet ind i en sandbanke, der var hård som sten. Her stod skibet en hel ebbitid igennem, kom så endelig fri, men kun for ved lodsens ubegribelige ubehændighed at gå på grund igen. Ved et af disse uheld fik skibet en læk, og da man senere ude på åbent hav kom ud i hårdt vejr, begyndte vandet at sive ind til baglasten. Denne udgjordes af sand, som hverken var pakket i kasser, sække eller på anden måde indskærmet. Det indsvivende vand begyndte nu at opløde og flytte sandet. Uheldigvis fungerede pumperne heller ikke ordentligt, fordi sandet havde sat sig i dem. Og da alt dette hændte ved nattetide, var det ikke til at danne sig et overblik over skaderne i

mørket. Da vandmængden tiltog blev sandet ført mod forstævnen, der sank ned i vandet, mens agterdelen lettede så meget, at rorene til sidst ikke kunne bruges. Det var ikke mulig at stille noget op. Skibet var blevet vinden og bølgenes bytte, og faren for at skibet skulle forlise var overhængende. Efter at have befundet sig i denne kritiske situation i næsten to døgn fik besætningen den 27. december 1797 øje på et skib i det fjerne. Man afsendte et nødsignal, der heldigvis blev opfanget. Snart nærmede sig en engelsk fregat, BEAULIEU, under en kaptajn Fayermans ledelse. Fayerman og en underofficer gik ombord på DER VERSUCH og konstaterede, at skibet ikke ville kunne holde sig oppe længere end et par timer endnu. Det gjaldt altså om i al hast at redde besætning og materiel. Snart kunne Ducrest og hans undsatte besætning stå i sikkerhed på den engelske fregat og se der Versuch kæmpe sin ensomme kamp på det oprørte hav.

Men DER VERSUCH var mere sejlivet end de havde troet. Skibet holdt sig oven vande, drev i de følgende to døgn op langs den jyske vestkyst og strandede ud for Rubjerg Knude.

SVAR TIL ALT

Trods fiaskoen med DER VERSUCH opgav Ducrest ikke ævret, og han var urokkelig i sin overbevisning om konstruktionens brugbarhed. Havde DER VERSUCH ikke udstået det engelske skibs påsejling uden en skramme? Havde skibet ikke vist sin holdbarhed, da det første gang var gået på grund på sandbanken? Og da det andet grundstød var en realitet, viste lækagen sig

ikke at være af en mindre alvorlig – og primært indvortes – karakter? Skyldtes problemerne ikke primært en uforsigtig lastning fremfor en konstruktionsmæssig fejl? Havde skibet ikke holdt sig oven vande længe efter besætningen havde forladt det?

Ducrest var ikke alene om troen på konstruktionens potentialer. Én af de 15 partshavere, der havde muliggjort projektet, var villig til at bekoste en reparation af det forliste skib. Med håndværkere, en bygmester, en tolk og en portion penge begav Ducrest sig til Rubjerg, fast besluttet på få DER VERSUCH til søs igen. Men ved nærmere undersøgelser viste det sig, at skibet var revnet i bunden. Man regnede på om det kunne betale sig at istandsætte skibet, og fandt frem til, at de omfattende skader, samt de mange lokale vanskeligheder i forbindelse med en istandsættelse, ville medføre langt større udgifter end det ville koste at bygge et helt nyt skib. Og det var netop, hvad man så besluttede; at bygge et nyt skib. Manden bag dette arrangement var den hollandskfødte handelsmand, etatsråd Frédéric de Coninck. Det var ham, der havde udstyret Ducrest med folk og penge i forbindelse med den eventuelle istandsættelse af DER VERSUCH. Og det var ham, der nu tilbød Ducrest at komme til København og bygge et nyt skib.⁸

Handelsmanden Frédéric de Coninck var en af den såkaldte florissante periodes (1778-1807) mest markante skikkelser. De Coninck var født i Holland, kom i 1763 til København, hvor han slog sig ned som grosserer. Hans virksomhed, der primært befattede sig med skibsudredning og handel med oversøiske varer, voksede hurtigt,



Storkøbmand og reder Frédéric de Coninck (1740-1811) på sit landsted Dronninggaard ved Furesøen. De Coninck var parat til at skyde penge i en evt. istandsættelse af DER VERSUCH, og da en sådan blev opgivet, var det ham, der stod bag bygningen af SVAR TIL ALT og derved blev en mindre heldig mæcén for Charles Louis Ducrest. (Malet i London 1799 af Daniel Orme (1766-1802). Maleri og foto på H&S)

Merchant and ship owner Frédéric de Coninck (1740-1811) at his country estate Dronninggaard by the lake Furesøen. De Coninck was ready to invest money in the repairing of the boat DER VERSUCH, and when this idea was abandoned it was he who was behind the building of the SVAR TIL ALT and thus became the not so lucky patron of Charles Louis Ducrest. (Painted in London 1799 by Daniel Orme, 1766-1802. Painting and photo at DMM)

og på et tidpunkt havde han hele 64 skibe og fartøjer i fart. Han var medstifter af Grosserersocietetet, ledede en af landets mest omfangsrige virksomheder, der mod

slutningen af århundredet tillige var Københavns femte største rederi. Hans firma hjemførte med syv store skibe varer fra Vest- og Ostindien. Dertil sejledes slaver fra

Guinea til Vestindien. De Coninck var en meget velhavende mand, og havde købt lystslottet Dronninggaard ved Furesøen og det moltkeske palæ i Bredgade, så han kunne føre sig standsmæssigt frem.⁹ Han var ikke ked af at kaste sig ud i projekter, hvor han kunne øjne et potentiale for nyskabelse – og ikke mindst økonomisk gevinst. Det skulle Ducrest komme til at nyde godt af.

Efter at Ducrest havde været en tur i Hamborg for at udrede sagen omkring DER VERSUCH med de øvrige anpartshavere, installerede han sig med sin familie i København. Snart kunne Ducrest påbegynde konstruktionen af et nyt skib. De Coninck trådte til med store pengebeløb, og overlod Ducrest den fuldstændige kontrol med byggeriet; den daglige ledelse af arbejdet, ansættelse af håndværkere og udvælgelse af materiale. De Coninck afholdt uden at blinke alle udgifter i forbindelse med arbejdet, og gav oven i købet Ducrest en etableringssum på 1000 rigsdaler og en personlig gage på 200 rigsdaler om måneden. Det var en fyrstelig behandling. Det lader til at de Coninck har haft fuld tillid til Ducrests evner, og i det hele taget har syntes godt om franskmænd og hans familie. I sine erindringer omtaler Ducrests datter, hvordan hendes forældre havde deres gang på landstedet Dronninggaard hos familien de Coninck, der portrætteres i smigrende vendinger.¹⁰ Fru de Coninck nævner i sin dagbog, at Ducrests hustru ofte glædede selskaberne på Dronninggaard med sin sang.¹¹ Fru Ducrest var datter af en kendt violinist, var selv en glimrende pianist og harpespiller og havde ensmuk sangstemme. Familien Ducrest synes

i det hele taget¹² at have været en fast bestanddel i de Conincks selskabskreds under opholdet i Danmark. Ducrest var ikke den eneste franske emigrant i de Conincks omgangskreds. I årene efter den franske revolutions udbrud havde de Coninck ydet forskellige former for støtte til en betydelig del af de emigranter, der søgte til Danmark efter at være flygtet fra forfølgelser i deres hjemland.

Den 28. juni 1799 var skibet SVAR TIL ALT klar til at blive sat i vandet med henblik på at afprøve skrogets tæthed. Der var tale om et skib, der byggede på samme principper som DER VERSUCH – blot større og med en række modifikationer skabt på baggrund af de spinkle erfaringer, Ducrest havde gjort med sit forrige skib. SVAR TIL ALT målte 300 fod i længden, 27 i bredden og 17 i dybden midt på. Skibet var bygget til at kunne føre omkring 500 tons. SVAR TIL ALT var udelukkende bygget af hele fyrreplanker formet i konvekse linier. Som med DER VERSUCH havde Ducrest flyttet hovedspantet længere frem mod forstævnen end man kendte det fra andre fragtskibe af denne type. Det bredeste sted på skibet var placeret $\frac{1}{5}$ af skibets længde fra forstævnen. For at bevare tyngdepunktet så nær midten af skibet som muligt, var rummeligheden af agterdelen øget. Man gik således væk fra en konstruktion med en egentlig indknibning i agterdelen. Med Ducrests solide agterdel kunne et traditionelt ror ikke anvendes, fordi et sådant kun ville virke i kølvandet og ikke have ordentlig kontakt med vandlinierne. Dertil stak skibet ikke særlig dybt på grund af den særegne form. Ducrest havde bevidst arbej-



det hen mod at skabe et skib, hvis dybgående skulle formindskes med mere end en fjerdedel i forhold til traditionelle skibe af denne type. Derfor havde Ducrest konstrueret en indretning med to skråhængende

rør henholdsvis fæstet styrbord og bagbord, der skulle opveje problemerne med et for højt siddende enkeltrør. Ducrest havde endvidere forsynet SVAR TIL ALT med nogle »svømmefinner« (nageoires), der

Vestindiefareren, fregatten SVAR TIL ALT, blev for regning af etatsråd de Coninck & Co. bygget 1798-99 på det tidligere østersøisk-Guineisk Kompagnis plads. For den usædvanlige og krævende trækonstruktion stod skibsbygmester Lars Larsen og tørmester Friedr. C. G. Koop. Den i vore øjne lidt voldsomme flagning blev brugt før og omkring 1800 for at markere en glædelig anledning eller for at hylde en højt æret gæst om bord. Glæderne var få under forsøgsskibets sejlads, så måske har den ukendte tegner i 1812 næsten på trods villet sætte SVAR TIL ALT et positivt minde.

(Original på Bornholms Museum/foto på H&S)

A Westindiaman, the frigate SVAR TIL ALT was built in 1798-99 at the former Østersøisk-Guineisk Kompagni's (Baltic-Guinea Company's) yard and paid for by titular Councillor of State de Coninck & Co. Master Shipbuilder Lars Larsen and Master Carpenter Friedr. C. G. Koop were responsible for the unusual and demanding wood construction. The show of flags, which seems rather exaggerated in our eyes, was used in the period before and around 1800 to mark a joyous occasion or to salute a highly honoured guest on board. There was not much joy during the sailing trials of the experimental ship, so perhaps the unknown artist in 1812 almost in defiance has tried to create a positive monument to the SVAR TIL ALT.

(Original in Bornholm Museum, photo at DMM)

målte 46 fod i længden, 18 tommer i bredden og var monteret næsten lodret på skibets sider under vandgangen. Svømmefinnerne skulle afhjælpe den betydelige afdrift, som Ducrest forudså at skibets ringe dybgående ville afstedkomme. Adskillige andre mindre forsøg blev afprøvet i konstruktionen.

Så snart skibet kom i vandet, viste det sig at trække vand i betydelige mængder.¹³ Ducrest var straks klar med en række forklaringer. Først mente han, det måtte skyldes, at man ikke havde været præcis nok

med fyrreplankernes bøjning under konstruktionen. Men Ducrest forsikrede, at når plankerne kom under vand ville de udvide sig og gøre skibet vandtæt. Da skibet efter adskillige dage stadig tog vand ind, mente han, at årsagen var, at kølen og den inderliggende range var lavet af egetræ og derfor var længere tid om at udvide sig. Man ventede atter nogle dage, men pumperne blev stadig brugt flittigt. Flere begyndte nu at mistænke selve konstruktionen for ikke at være stærk nok til at klare presset fra vandet. Det ville Ducrest ikke høre tale om. Han pegede i stedet på, at utætheden måske kunne skyldes en forkert placering af naglerne i kølen, selv om alle vidste, at man havde ofret megen opmærksomhed, tid og penge på netop kølbyggeriet.

Ducrests årsagsforklaringer virkede ikke overbevisende. Hvorom alting er, dukkede SVAR TIL ALT under stor bevågenhed onsdag den 17. november 1799 kl. 10 op på Københavns Red armeret og rigget. Mange – derimellem en del søofficerer – havde samlet sig for at overvære skibet gøre et par slag og afprøve sine sejl. Ombord på skibet var, foruden den almindelige besætning, konstruktøren og de Coninck, søofficerne Johan Frederik Bardenfleth, Peter Norden Sølling og ikke mindst kontreadmiral Johan Peter Wleugel. De to sidstnævnte havde nære kontakter til de Coninck. Sølling havde sejlet flere af de Conincks skibe, mens Wleugel via sin datters ægteskab med de Conincks bror, Jean, var i familie med handelsmanden.

Meget gik galt ved denne første sejlads. Under sejlsætning påsejlede SVAR TIL ALT

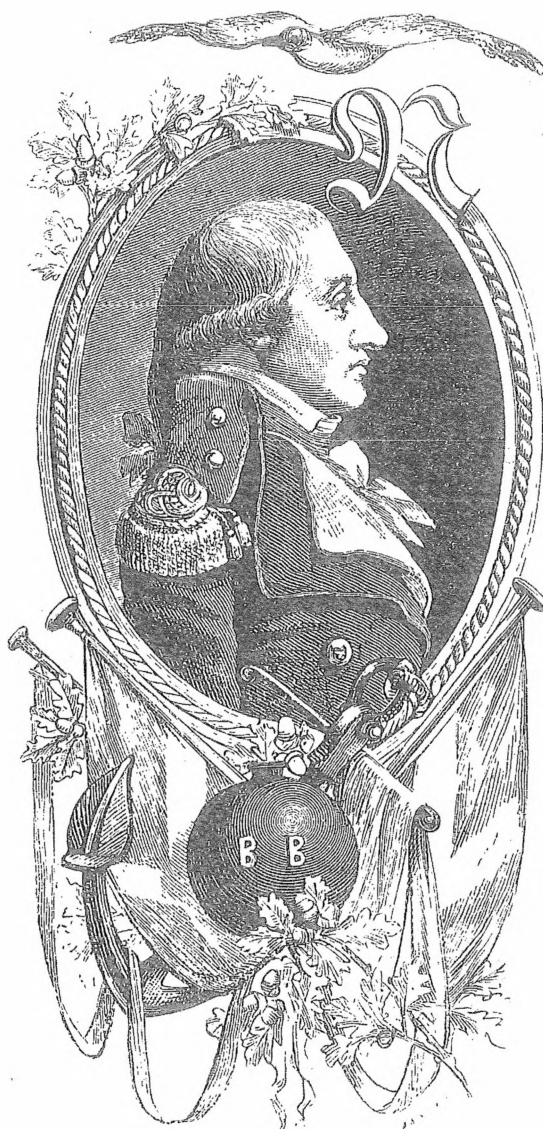
Peter Norden Sølling (1758-1827), commandeur, waterschout, ridder og stifter af sømandsstiftelsen »Bombebøssen«, er også kendt og berømt for sine forbedringer af lodsskøjterne langs Norges vestkyst. Sølling, der havde ført flere af Frédéric de Conincks skibe var sammen med andre søofficerer om bord på SVAR TIL ALT som observatør på skibets første prøvesejlads.

(Stik fra O. C. Nielsen: Peter Norden Sølling. Udg.: A. Busck, Kbh. 1936)

Peter Norden Sølling (1758–1827), commandeur; waterschout, knight and founder of the seaman's trust »Bombebøssen«, is also famous for his improvements to the pilot-boats along the west coast of Norway. Sølling, who had been master on many of Frédéric de Coninck's ships, was on board the SVAR TIL ALT together with other naval officers as observer on the ship's first sailing trial.

(Engraving from O. C. Nielsen: Peter Norden Sølling, published by A. Busck, Copenhagen, 1936)

en forankret kystsejler og ødelagde dens bovspryd. Dertil var skibets afdrift betydelig, hvilket dog nødvendigvis ikke skyldtes konstruktionen; blandt andet havde skibet tre chalupper på slæb. Styrmandene havde svært ved at kontrollere de to ror, hvis evne til at styre var betydelig reduceret, når skibet løb op i vinden. Trods skibets stærke lugterighed kunne man ikke få det til at gå over stag i modvind. Man gjorde adskillige forsøg uden resultat. På grund af den store afdrift og den begrænsning, der lå i kun at kunne gå over stag med vinden agterind, kastede man ved halvfemtiden anker adskillige mil i læsiden fra det sted, hvorfra sejladsen var påbegyndt. Besætningen måtte gå i chalupperne og ro den lange vej tilbage til byen i strid modvind. Kol-



de og gennemblødte nåede folkene først København ved midnat. Nogle var endda gået i land et stykke op ad kysten, og måtte spadsere tilbage til byen. Det har nok ikke været en misundelsesværdig oplevelse for

Ducrest efter den mislykkede sejlads at sidde omkring 7 timer i en chalup i strid modvind med en håndfuld stærkt misfornøjede søkyndige iagttagere.

De ubehageligheder, der var forbundet med denne kolde og våde afslutning, har sikkert været medvirkende til den hårde medfart Ducrest modtog efterfølgende. Alt omkring hans skib og hans dispositioner under sejladsen blev kommenteret og kritiseret. Det er i den forbindelse værd at lægge mærke til, at den franske forfatter til et skrift om disse hændelser, kommenterer kritikken af Ducrest med disse ord: »Pendant la construction et l'armement, toutes les actions, tous les propos n'avoient pas été réglés par la modestie; on s'en vengea«. ¹⁴ Kommentaren tegner et billede af en nok lidt overmodig mand med en prætentios tro på sine teoriers værdi. Men den siger også noget om hans danske kritikere, der formodentlig har set en tilfredsstillelse i at »hævne sig« på den ubeskedne franskmænd. Kritikken var nådesløs, og rettede sig ikke kun mod SVAR TIL ALT, men også mod DER VERSUCH, hvilket i sig selv er lidt underligt, eftersom kun de færreste kan have haft et egentligt kendskab til dette skibs konstruktion. Det er vel næppe nødvendigt at nævne, at Ducrests kundskaber og duclighed blev betvivlet i allerhøjeste grad. Som for at føje spot til skade viste det sig endvidere, at den kystsejler, SVAR TIL ALT indledningsvis havde påsejlet og beskadiget, tilhørte ingen ringere end præsidenten for Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, Frederik Christian Rosenkrantz. Dette uheldige sammentræf har sikkert heller ikke mildnet luften for Ducrest.

Den følgende søndag ville Ducrest sejle SVAR TIL ALT tilbage til reden, denne gang alene med sin besætning uden officererne fra Søakademiet ombord og uden det store opbud af interesserede. Sejladsen tilbage foregik uden nogen problemer, og man var gået over stag i modvind hele tre gange. På baggrund af den positive oplevelse, og for at forsvare sin konstruktion overfor den massive kritik, indrykkede Ducrest en annonce i *Adresseavisen* den 22. november 1799.¹⁵ Annoncen indledes med en beskrivelse af konstruktionens nyskabelser, og der fortælles herefter om den første mislykkede sejlads. Ducrest skriver, at sejladsen gik galt blandt andet fordi sejl og redskaber ikke blev betjent ordentligt, og fordi rorgængerens »ikke kunde finde Rede i begge Rorenes Styrelse«. Derefter forklares om den vellykkede sejlads søndagen efter, hvor skibet gik over stag tre gange, endda »med overmaade stor Lethed, og hver Gang med et usædvanligt stort Opskud«. Næsten henrevet af den positive oplevelse fortælles det endvidere, at skibet førte sine sejl godt, og lystrede sine ror så godt, at styring af dem var så uproblematisk, at »en eneste Mand har regieret begge ligesaa mageligen som Roret paa en Barkasse«. Optimismen fejlede ikke noget hos Ducrest, der kunne gøre opmærksom på, at den lille læk, som skibet havde gjort, ville blive udbedret ved en reparation, der ville »gøre Skibet aldeles uigennemtrængeligt«. Afslutningsvis erklæres det, at formindskelsen af skibets dybgående var »en ubetalelig Egenskab, især for Danmarks Orlogsflaade; i Betragtning af Østersøens og Kattegats udybe Farvande, og af Kiøbenhavns redes og Havns

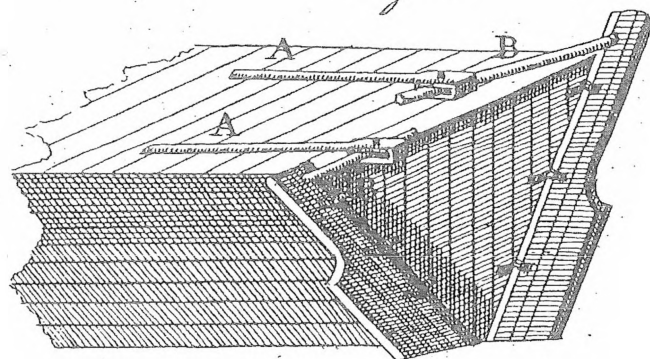
bestandige Tilskyllelse«. Ducrest håbede nok på, at de kritiske søofficerer ville glemme de kedelige erfaringer fra den første sejlads, og indse potentialet i hans opfindelse.

Annoncen synes dog ikke at have haft nogen effekt i forhold til den vedholdende kritik af SVAR TIL ALT. Adskillige søofficerer havde den 13. november været vidner til skibets store vandindtag og problemer med at gå over stag i modvind. Ingen havde været tilstede den følgende søndag, hvor skibet ifølge Ducrest havde klaret det uden problemer. Desuden troede man ikke på Ducrest beretning om den gunstige sejlads den 17. Hvorfor skulle alle fejlene pludselig have rettet sig? Kritikkerne beholdt sig til, hvad den kendte engelskfødte svenske admiral og skibskonstruktør F. H. Chapmann, som Ducrest selv havde udbedt sig en bedømmelse fra, sagde om skibet: Ducrests konstruktion var intet værd. I slutningen af december 1799 blev skibet lagt på siden og kølen lagt klar af vandet, og i løbet af januar 1800 istandsattes en forhudning.

Omgivet af fjender

Med udgangspunkt i sine teorier og erfaringer fra byggeriet af SVAR TIL ALT forfattede Ducrest i 1799 to små værker: *Notice de l'expérience faite à Copenhague pour le compte de M.M. de Coninck d'un vaisseau construit en planches, et de plusieurs autres découvertes d'une hautes importance, toutes relatives à la navigation*, der udkom inden den uheldige søsætning, og *Nouvelle théorie de la construction des vaisseaux*, der sendtes på gaden i måneden efter SVAR TIL ALTs første sej-

Fig. 8.



Udsnit af konstruktionstegning til SVAR TIL ALT der viser den ejendommelige rorindretning med de to skråt hængende ror henholdsvis fæstet styrbord og bagbord, og som i øvrigt var vanskelige at styre. Dobbeltroret skulle opveje problemerne med et for højt siddende traditionelt enkelror, som kun kunne virke i kølvandet grundet SVAR TIL ALTs solide agterdel.

(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt...* i Videnskabernes Selskabs Skrifter, 1801, 1. del, 2. hæfte, s. 261-289)

Section of a construction drawing for the SVAR TIL ALT showing the peculiar rudder arrangement with the two rudders hanging diagonally and fastened to the starboard and port sides respectively. They were also difficult to steer. The double rudder was supposed to compensate for the problems caused by a traditional single rudder sitting too high up and which could only function in the wake because of the ship's solid stern.

(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt...* in Videnskabernes Selskabs Skrifter (the Scientific Society's Publications) 1801, pt. 1, booklet 2, pages 261-289)

lads. Begge skrifter udkom hos bogtrykker Karl Henrik Seidelin i Pilestræde. Selv om begge skrifter beskæftiger sig med SVAR TIL ALTs konstruktionsmæssige fortrinlig-

heder er der tale om to meget forskellige tekster. Mens det andet skrift, *Nouvelle théorie*, er en udførlig teknisk beskrivelse af skibet forsynet med illustrationer og grundige forklaringer, er det første skrift, *Notice*, en mærkværdig blanding af personligt forsvarsskrift og skibsbygningsteknisk forklaring. Skriftet falder i to dele. Den første del er - ud over nogle panegyriske passager om Frédéric de Coninck - en opremsning af al den modgang, forfølgelse, nid og jalousi, Ducrest har mødt både i forbindelse med bygningen af DER VERSUCH og SVAR TIL ALT. Dette er vel at mærke skrevet *inden* søofficerernes lammende kritik. Den anden del af skriftet er primært helliget en forklaring af SVAR TIL ALTs konstruktionsmæssige principper og redegørelse for de mange uheld, der forfulgte DER VERSUCH på dets jomfrurejse. I den særprægede første del af *Notice* skriver Ducrest, at det altid er store opfinderes lod at blive hånet. Men den modvilje han er blevet mødt med var mere massiv end de sædvanlige kritiske røster. I Hamborg havde flere af hans tidligere støtter ladet sig føre på vildveje af perfide insinuationer, og havde således »ofret deres egne interesser til fordel for hans fjenders nedrigheder«, som det lidt kryptisk hedder. Ducrest holder omtalen af disse nedrigheder i meget generelle vendinger, og det er ikke helt til at få rede på hvem, der har forfulgt ham, og på hvilken måde han er blevet generet. Men han skriver, at ikke alene plager denne ondsindede modvilje ham personligt, men den hindrer også menneskeheden i at nyde frugterne af hans mange års arbejde. Heldigvis findes der fremsynede mænd som Frédéric de

Coninck, der ikke lader sig gå på af smålig forfølgelse, men derimod besidder en uimodståelig trang til at hjælpe alle foretagender, der udviser sand storhed. Ducrest kan næsten ikke finde ord for sin taknemmelighed over for de Coninck og hans »dydige og følelsesfulde hustru« - ja, hele hans respektable familie.

De Conincks patronage skånedo dog ikke Ducrest for videre forfølgelser, og i København fandt han hurtigt nye modstandere. Onde tunger talte om, at Ducrest med vilje forhalede færdiggørelsen af SVAR TIL ALT, så han på den måde kunne hive flere penge ud af de Coninck.¹⁷ En række andre intriger synes også at have taget form mod ham, og Ducrest undrer sig over, hvad det er han har gjort, siden han skal være mål for så meget had og misundelse. Perfide insinuationer og uretfærdige anklager svirrer i luften. I forbindelse med sit forsvar overfor anklagerne føler Ducrest sig kaldet til at redegøre for sit forhold til hertugen af Orléans. Ducrests fjender, der tilsyneladende tæller flere unavngivne udenlandske gesandter, har åbenbart gjort hans forbindelse til hertugen til et anklagepunkt. Som bekendt havde Orléans støttet revolutionen og stemt for kong Louis XVI's dødsdom. Hertugen blev selv henrettet den 6. november 1793, men det ændrede ikke ved det faktum, at han med sin revolutionsbegejstring havde lagt sig for had blandt de kontrarevolutionære. Ved at fremhæve Ducrests forbindelse til hertugen, har man muligvis søgt at mistænkeliggøre ham og så tvivl om hans royalistiske sindelag. Ducrest understreger, at han brød definitivt med hertugen den 3. december 1787 - altså 18

måneder før den franske revolutions udbrud. Siden havde han ikke haft nogen forbindelse med ham. Hans tidligere velgører var blevet hans værste fjende, sådan som hans »ubrydelige hengivenhed for min konge og mit lands retsmæssige regering var den eneste årsag til alle de ulykker, som jeg i ti år har været offer for«. ¹⁸ Emigranttilværelsens hårde kår bringes således på bane af Ducrest. Økonomisk ruin og politisk forfølgelse havde gjort den tidligere så velhavende og sorgløse adelsmand hjemløs og ulykkelig.

I *Notice* skriver Ducrest, at hvis man vil dømmе ham, bør det ske på baggrund af hans handlinger *efter* revolutionen, og ikke hvilke forbindelser han stod i flere år før dens udbrud. Man vil intet som helst kunne finde, der på bare den mindste måde kan sætte ham i forbindelse med revolutionen. Tværtimod. Han har frasagt sig sin ejendom og værdier, og har levet som emigrant i trofasthed overfor »den gode sag«, det vil sige overfor de kongetros forhåbninger om en genetablering af monarkiet i Frankrig. Selve afrejsetidspunktet i forbindelse med hans emigration bringes også frem som et argument i sig selv. For en bestemt gruppe af emigranterne var emigrationstidspunktet af stor betydning. Man målte hinandens loyalitet ud fra afrejsetidspunktet. Jo tidligere afrejse, jo større prestige. Ducrest understreger, hvor tidligt han faktisk emigrerede i modsætning til hans kritikere, men at deres uretfærdigheder mod ham ikke skal få ham til at slå alle over én kam. Han er rundt om i Europa blevet modtaget med åbne arme af mange franske adelsmænd, der har været i samme

situation som ham, delt hans følelser og haft den samme tro på den gode sag. På samme måde er han blevet godt modtaget mange andre steder, ikke mindst her i København, hvor hans velgører har ydet ham den retfærdighed, han fortjener. Faktisk mener han, at alle de ondsindede insinuationer, under hvilke man forsøger at få ham til at bukke under, kan føres tilbage til en enkelt person. Han ville gerne tro, at denne person er forledt af nogle overdrevne aristokratiske idealer, og ikke styret af had til ham. Hvis denne person kendte til konsekvenserne af vedkommendes opførsel overfor Ducrest, ville den pågældende sikkert gøre alt for at rette op på fortrædelighederne. Men hvem er det, Ducrest taler om? Han sætter ikke navn på sin fjende, men lader os vide, at det er en mand, der har en stor indflydelse i det diplomatiske korps. Selv om ophavsmanden til de mange fortrædeligheder ikke afsløres, får vi gennem Ducrests tekst et ganske god fornemmelse af de interne modsætningsforhold og intriger, der herskede blandt gruppen af franske emigranter i København. Samtidig viser den, at Ducrest tydeligvis – og forståeligt nok – har været påvirket af den kritik, der rettedes mod ham, mens byggeriet stod på. Han har været nødsaget til ikke bare at forsvare sig mod kritik af hans arbejde, men også mod personlige angreb. Et ikke helt godt arbejdsklima.

Retsagen

Nævnes hans største fjende ikke ved navn, bliver en anden person med navns nævnelse omtalt i lidet smigrende vendinger. Det drejer sig om fabrikmester og søofficer

Frantz Christopher Henrik Hohlenberg, der var den kongelige flådes øverste skibs-konstruktør. I *Notice* skriver Ducrest:

Aussi tous les vaisseaux qu'on lance sont-ils sujets, malgré les soins qu'on vient de prendre pour bien fermer tous ses joints extérieurs, à faire tout de suite de l'eau, et souvent (telle que la frégate construite et lancée ici en dernier lieu par M. Hohlenberg) en un volume très considerable.¹⁹

[Tillige er alle skibe, der søsættes, tilbøjelige til, uagtet den omsorg man viser for at tætte alle åbninger, at trække vand straks efter, og det ofte (som fregatten konstrueret af hr. Hohlenberg, der sidst løb af stablen her) i en meget betydelig mængde.]

Og i *Nouvelle théorie* udbygger han kritikken af Hohlenberg:

M. Hohlenberg premier constructeur du Roi à Coppenhague, a construit dernièrement une corvette qu'on n'a jamais pu venir à bout de déterminer à virer de bord vent devant. Si ce jeune homme (qu'on assure cependant avoir du talent) avoit plus médité les principes de son art, il ne se seroit peut-être point exposé au désagrément qu'il a éprouvé, celui de voir rentrer son vaisseau dans le port, comme incapable de suivre sa destination.²⁰

[Hr. Hohlenberg, kongens førstekonstruktør i København, har for nylig konstrueret en korvette, som man ikke har kunnet bringe til at vende ved vinden (gå over stag). Hvis denne unge mand (som

man dog forsikrer at have talent) i højere grad havde gennemtænkt principperne for sin kunst, havde han sikkert ikke udsat sig for den ubehagelighed, han har oplevet ved at se sit skib indlægges i havnen igen, som værende ude af stand til at fortsætte til sit bestemmelsessted.]

De to passager i *Notice* og *Nouvelle théorie* gjorde Hohlenberg så oprevet, at han anlagde sag mod Ducrest ved Hof- og Stadsretten. Forståeligt nok var han vred over at måtte se sin faglige kompetence beklippet af Ducrests kommentarer, og det var ikke heldigt for landets førende skibs-konstruktør at blive trådt over tærne med den slags insinuationer. Den nyudnævnte søkrigsprokurator Conrad Weidemann påtog sig at føre sagen for Hohlenberg. Som det hedder i prokuratorens indledende skrift til retten, havde Hohlenberg fundet, at Ducrest med disse skrifter havde »tillagt hans Arbejde for den kongelige Tjeneste væsentlige Mangler og Fejl« og »beskyldt ham for Forsømmelse af hans fornemste Embedspligt«. ²¹ Derfor ville Hohlenberg nu have Ducrest dømt efter forordningen af 27. september 1799 om trykkefrihedens grænser. I forordningens § 10 står der, at hvis en embedsmand beskyldes for »Uretskaffenhed i hans Embedsførelse«, har han pligt til lade beskyldningerne tilbagevise ved dom. Det pålagdes dertil den beskyldende part at bevise sine beskyldninger. Da man mente, at Ducrests beskyldninger kunne »lædere Sitantens [Hohlenberg, U.L.] Agtelse som Embedsmand«, ønskede anklageren oprejsning for Hohlenberg. Ved en kongelig resolution af

den 28. januar 1800 gives Hohlenberg fri proces i sin anlagte sag.²²

Prokurator Weidemann henvender sig i begyndelsen af februar til bogtrykker Klaus Henrik Seidelin for at komme i kontakt med Ducrest, så man efterfølgende kunne indstævne ham for retten. Den 13. februar skriver Seidelin til retten, at Ducrest i en måneds tid har opholdt sig i Hamborg, og at han har i sinde at blive dér en rum tid. Dertil meddeler Seidelin, at han ikke har tænkt sig at benytte sig af sin ret til at begære Ducrest arresteret, da han ikke kan se nogen grund til en så drastisk foranstaltning. I hans øjne er der intet at udsætte på Ducrests pjecer.²³ Fordi Ducrest ikke længere opholdt sig i landet, måtte Seidelin selv holde for. I forordningen om trykkefrihedens grænser – § 17 – hedder det: »Forlæggeren og Trykkeren af et Skrift skal ogsaa begge indestaae for, at den derpaa navngivne Forfatter er den sande, samt at han, dersom Skriftet paatales, er og forbliver tilstede, saa at han ved Lovmaal og Dom kan drages til Ansvar og Undgiældelse for dets Indhold. Brister saadan Hiemmel ham, da skal de staae i Forfatterns Sted, og dømmes til at lide den Straf, som vilde have rammet ham, ifald han havde været tilstede«. Derfor måtte Seidelin møde i Hof- og Stadsretten den 24. februar, og stå til ansvar for Ducrests skrivelser.

Weidemann understreger i sin anklage mod Ducrest/Seidelin beskyldningernes alvorlige karakter. Dertil forøges Alvoren af den kendsgerning, at beskyldningerne er fremsat i skrifter, der ikke blot læses i Danmark, hvor enhver kan blive overbevist om beskyldningernes usandhed. Skrifterne vil

muligvis cirkulere i hele Europa, og vil sikkert blive læst af enhver, der interesserer sig for skibskonstruktion. Det er altså Hohlenbergs internationale omdømme, der står på spil. Derfor kræver Weidemann, at Seidelin i forfatterens sted dømmes for at have fremført »fornærmelige Udladelser« og »usande Beskyldninger« mod Hohlenberg, og straffes ved at skulle betale en passende mulkt til fattigkassen og desuden afholde sagens omkostninger.

Som et led i sagen mod Seidelin indhentede prokurator Weidemann en række ekspertudtalelser, der skulle styrke Hohlenberg mod Ducrests hentydninger. Kommandør og senere kontreadmiral Ole Andreas Kierulff måtte i sin egenskab af overckvipagemester på Holmen afgive skriftlige attester om Hohlenbergs nyeste skibe. I et brev bekræfter han overfor retten, at Hohlenberg i det foregående år kun har arbejdet med skonnerten SVANEN. Det må således – ifølge Weidemann – være dette skib Ducrest hentyder til, når han i *Nouvelle théorie* skriver, at Hohlenberg for nylig har lavet et skib, der ikke kan gå over stag. I samme forbindelse forelagdes retten et uddrag af en indberetning fra kommandørkaptajn Lorentz Henrik Fisker til Admiralitetet om SVANENs gode sejlegenskaber ved de prøvesejladser, som Fisker har foretaget med fartøjet.²⁴ Efter at have gjort prøvesejladser ved Københavns red, i Køge Bugt og i farvandet mellem Stevns og Falsterbo i forskelligt vejr kan Fisker fortælle, at SVANEN »fører sit Roer got; vender got og hastigt ved Vinden« og i det hele taget »ikke vil blive noget umageligt Søe-Fartøj«.

I Kierulffs anden attest erklærer han, at

fregatten HVIDE ØRN, der løb af stabelen i 1798, ikke har været utæt efter afløbningen, og at der ikke havde været meldinger om noget sådant.²⁵ Ifølge prokurator Weidemann kunne man ved læsning af Ducrests skrifter kun få det indtryk, at hans beskyldninger i *Notice* var rettet mod HVIDE ØRN, eftersom denne fregat var den seneste af Hohlenbergs konstruktioner, der var løbet af stablen. Det var magtpåliggende for Hohlenberg at få afklaret dette punkt. HVIDE ØRN var nemlig ved juletid 1799 forsvundet i Middelhavet uden nogen overlevende. Hvis Ducrests kritik kunne sættes i forbindelse med svagheder ved HVIDE ØRNs konstruktion, ville man kunne pege på inkompetence og grov embedsforsømmelighed som en indirekte årsag til det ulykkelige forlis. Både før og efter retsagen mod Seidelin var Hohlenberg faktisk blevet angrebet i nogle anonyme skrifter i forbindelse med HVIDE ØRNs forlis, hvilket dog ikke havde nogen forbindelse til Ducrest.²⁶

Bogtrykker Seidelin var en mand, der ikke let lod sig kyse. Den 10. marts mødte han for retten og fremlagde et indlæg, som han henholdt sig til i sit forsvar. Weidemann måtte bede retten om 14 dages udsættelse for at sætte sig ind i Seidelins promemoria. Retten bevilgede 8 dages udsættelse.²⁷ Seidelins indlæg strutter af polemisk ihærdighed. Foruden nogle indledende overvejelser om det ubehagelige i at blive slæbt i retten uden forståelig grund, om sagens principielle karakter og om tolkningen af forordningen om trykkefrihedens grænser, fremfører han adskillige pointer, der er velgennemtænkte og ikke uden juridisk substans. For det første

hæfter han sig ved ordlyden af § 10 i trykkefrihedsforordningen. I følge denne burde en embedsmand af Hohlenbergs slags i første omgang søge at få sagen afklaret ved Forligskommissionen og ikke ved Hof- og Stadsretten. For det andet forklares det i § 10, at en embedsmand kan kræve retslig oprejsning, hvis der rettes »beskyldninger for uretskaffenhed i hans embedsførelse« imod ham. Seidelin mener, at Hohlenberg og Weidemann definerer ordet "uretskaffenhed" forkert:

Uretscaffenhed er synonymt med Uærlighed, Svig, Falskhed, men ingenlunde med Uvidenhed eller Udygtighed. Den Fabriksmester, der ikke bygger Kongens Skibe saa godt som det er ham muligt, med anvendelse af den Kundskab han besidder i Konstruktion, den Fabriksmester, der begaaer Underslæb, eller er med Vidende eller Villie ødsel i sine Bygninger, han er uretscaffen i sin Embedsførelse.²⁸ (Seidelins understregninger)

Sammenholdes Ducrests kommentarer med denne definition, står det klart, at forfatteren ikke beskylder Hohlenberg for uretskaffenhed, men blot bemærker, at han ikke bygger skibe efter samme teorier som ham selv. For det tredje peger Seidelin på, at de i retten fremlagte oversættelser af passagerne fra Ducrests skrifter er ukorrekte. Flere steder vælges en oversættelse af vendinger, som sagtens kan forstås anderledes end det foreslås af oversættelsen. Dertil henviser Seidelin til flere steder i Ducrests skrifter, der forklarer, at Ducrest selv har haft samme type problemer med sit eget

skib, som han mener at kunne se hos Hohlenberg. Det er således umuligt at kunne finde antydningen af beskyldninger om uretskaffenhed i de passager i Ducrests skrifter, der danner grundlag for sagen.

Den 12. maj møder Seidelin i retten og forklarer, at han i forbindelse med udarbejdelsen af sit følgende indlæg i sagen, anser det for nødvendigt at føre vidner om de frembragte fakta om Hohlenbergs skibe. Han havde derfor skrevet til Ducrest, der på denne tid opholdt sig i Amsterdam, for at få opgivet vidner og for at få Ducrests erklæring om, hvilke af Hohlenbergs skibe det var, han hentydede til i sine skrifter. Som dokumentation for at han havde afsendt brevet, fremlagde Seidelin en kvittering fra postvæsenet, og bad om seks ugers udsættelse med henvisning til den tid, det kunne tage for et brev at nå fra Amsterdam til København. Weidemann protesterede, og retten bevilgede tre ugers udsættelse. Men det ser ikke ud til at svaret fra Ducrest er nået frem i tide – hvis det overhovedet er blevet afsendt.

Hen over året finder adskillige retsmøder sted, og adskillige udsættelser fik sagen til at strække sig helt hen til 22. december, hvor retten optager sagen til kendelse eller dom. I voteringsprotokollen konkluderes det: »De paaankede mod Citanten brugte fornærmelige Udladelser og giorte Beskyldninger bør døde og magtesløse at være og ikke komme ham til Fornærmelse i nogen Maade, hvorimod Indstævnte bør bøde 50 rd til Kiøbenhavns Fattigvæsens Hovedkasse. At efterkommes inden 15 Dage«. ²⁹

Det hele endte altså med, at Seidclin måtte bøde 50 rigsdaler til fattigkassen. Sagen

gav anledning til nogle overvejelser om rækkevidden af trykkefrihedsforordningen. Seidelin påpegede således i et brev til Danske Kancelli det uforholdsmæssige i, at »en Bogtrykker, der for en i de bedste Familier anseet Mand trykkede i et fremmed Sprog en algebraisk Bog burde, om endog deri indeholdtes en virkelig Injurie, dømmes ligesaa haardt som den allerfrækste Forfatter selv...«. ³⁰ Tydeligvis mente Seidelin, at man havde misbrugt trykkefrihedsforordningen ved at slæbe ham i retten og idømme ham en bøde for at have trykt et skrift, der ikke med rette kunne anses for at være krænkende. Men Seidelin skulle komme til at opleve det, der var værre. I 1805 blev han fradømt sit bogtrykkerprivilegium på grund af nogle kritiske artikler i hans to blade, *Politievennen* og *Dagen*. Han fik dog på visse betingelser sit privilegium tilbage i 1811 – tre dage før sin dødsdag.

Chevalier de La Coudraye

Tager man hele denne misere i betragtning, kan man undre sig over, hvad der egentlig lå til grund for Ducrests kommentarer om Hohlenbergs skibe. Ligger der intriger bag det hele – intriger, som vi kun kan få fært af ved at læse de forskellige tekster, men som vi er afskåret fra at kende? I sit indledende anklageskrift i sagen gjorde Weidemann sig nogle overvejelser om, hvad der havde fået Ducrest til at rette beskyldninger mod Hohlenberg. Weidemann forsøger at give et svar:

Man vil næppe kunde finde andet muligt Motiv, end lyst til at skade Sitan-ten [Hohlenberg, U.L.] og nedværdige hans arbej-
de som Konstruktør; thi om Forfatteren
havde været nok saa meget indtaget af sin
Theorie i Skibsbygningskunsten, om han
havde troet nok saa fast, at hans Planke-
skib (der dog mislykkedes til ikke lidet
Tab for den, der bekostede Bygningen)
var det uforligneligste Værk, saa kunde
han have skrevet herom og pralet, saa
meget han vilde, samt tillagt sit Arbejde al
mulig fortienlighed fremfor alle andres,
uden at han derfor kunde finde aller-
mindste Føje til eller Undskyldning for, at
digte aabenbare Usandheder om Sitan-
tens Arbejde og dermed paa det ømfindt-
ligste gjøre Beskyldninger imod ham...³²

Det kan prokuratoren have ret i. Alligevel
er det bemærkelsesværdigt, at Ducrests
eget arbejde bringes på bane, og at det
samtidig betegnes som mislykket og om-
kostningsfuldt. Selv i prokuratorens indlæg
skinner intrigerne igennem. Man må nok
forestille sig, at Ducrest og Hohlenberg har
været i besiddelse af hver deres kæmpego-
er. Ducrest har måske kunnet virke fremfu-
sende og bedrevidende. Et sted siges det
om ham, at han havde »en bestemt tone«
over for sine omgivelser.³³ En nutidig
karakteristisk af Hohlenberg nævner, at
han med sit arrogante væsen havde det
med at støde folk fra sig.³⁴ Hohlenberg har
muligvis set Ducrest som en konkurrent,
mens Ducrest sikkert i sin iver og overdrev-
ne tro på sit eget projekt har virket irrite-
rende på sine danske omgivelser.

Ducrest omtales i et fransk værk som en

mand af mange geniale idéer, der dog hav-
de »tabt sin formue i spil, og sit helbred i
forlystelser«. ³⁵ Denne karakteristik må nok
tages med et gran salt, og den stemmer
ikke rigtig overens med de konturer af
manden, som kilderne optegner. Men man
kan ikke lade være med at tænke på, at
Ducrests stil ikke altid er faldet i hak med
danske temperamenter, og at der således
kan ligge kulturelle modsætninger til
grund for stridighederne. En af Ducrests
barndomsvenner, der selv var emigrant, så
en del til Ducrest under opholdet i Ham-
borg, og giver følgende beskrivelse af ham:
»Jeg genså marquis Ducrest, som jeg havde
set meget til i min barndom. En passione-
ret musikelsker, mere kunstner end adels-
mand, der manglede en hel del i værdig-
hed helt ned til sine klæder, der var mere
end afslappede. Men han var en meget
elskelig person med en stor viden, megen
ånd og genialitet, der brugte det meste af
sit liv på opfindelser og projekter«. ³⁶ Og i
en senere skildring beskrives Ducrest som
en bohème med en stærk personlighed og
uafhængighedsfølelse, der gjorde det svært
for ham at indordne sig under det pæne
selskabs normer.³⁷

Men havde Weidemann ret i, at SVAR TIL
ALT havde »mislykkedes til ikke lidet Tab
for den, der bekostede Bygningen«? Tager
man udgangspunkt i skibets første uheldi-
ge sejlads, må man svare ja. Det ville dog
næppe være rimeligt at dømme et skibs
succes på de første seks timers sejlads, hvor
alt materiel ombord er nyt og hvor ma-
nøvreringen må foregå under hensyntagen
til alle de uforudsete komplikationer, som
et splinternyt skib kan afstedkomme. Man

må nok gå ud fra, at Weidemann har hørt om den hårde kritik af SVAR TIL ALT efter den første prøvesejlads, og derfor bygger sit udsagn på de meget negative udmeldinger. Det har han naturligvis strategiske grunde til at gøre. Men hvordan sejlede SVAR TIL ALT rent faktisk efter sine første forsøg?

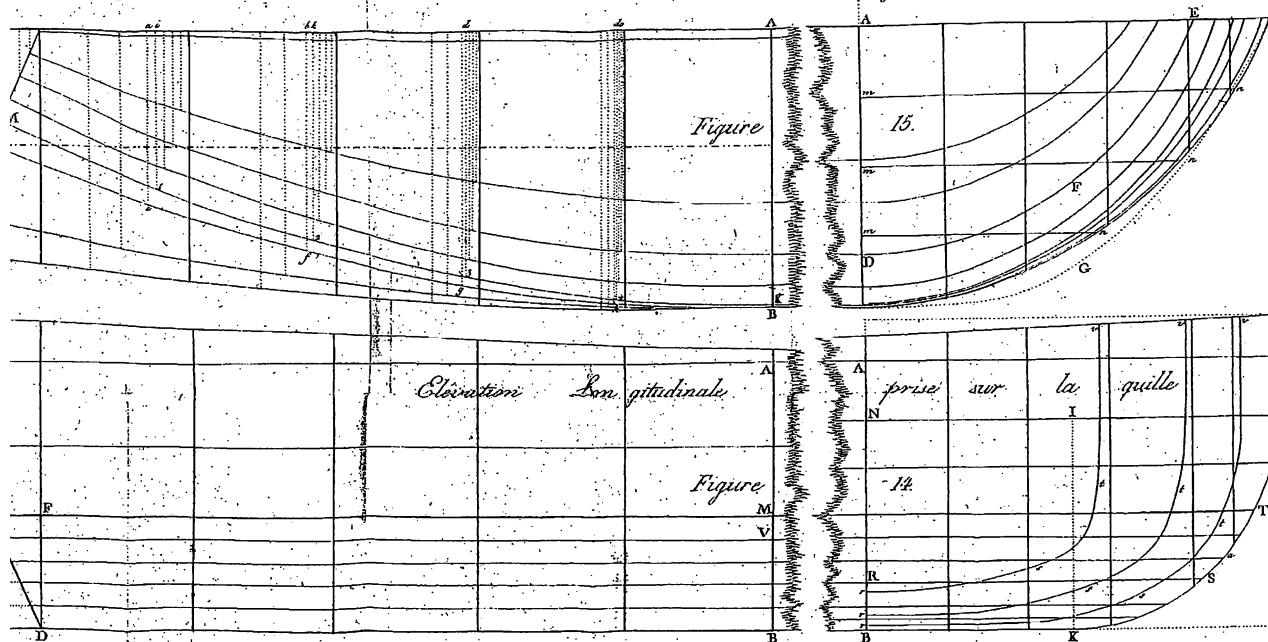
Takket være en anden fransk emigrant kan vi nærme os et svar. François Céléstin de Loynes *chevalier* de La Coudraye var ankommet til Danmark i 1794. Han var født i Poitou 1743, og fungerede ved stænderforsamlingen i 1789 som deputeret for adelen i dette område. Han var uddannet fysiker ved den franske marine, og havde udgivet flere prisbelønnede teoretiske værker om blandt andet bølgernes bevægelsesmønstre. Efter sin flugt fra Frankrig kom han først til Utrecht, men flygtede siden videre til Haag, da revolutionshæren nærmede sig. Her blev han venner med den danske gesandt på stedet, der opfordrede ham til at søge tilflugt i Danmark. Ankomsten her til landet tog han med hjælp fra de højeste kredse i landet hul på en karriere som videnskabsmand og maritimkyndig. I første omgang fik La Coudraye tildelt et 3-årigt stipendie på 300 rigsdaler årligt fra *Fonden ad usus publicos* til at understøtte sit videnskabelige arbejde. I Ernst Schimmelmans og C. D. Reventlows anbefalingskrivelse til fonden hedder det, at La Coudraye er »et af de ulykkelige og uskyldige ofre for den franske revolution«, der ved sin flugt fra hjemstavnen mistede »alle sine ressourcer og hele sin formue«. ³⁸ Ansøgningen approberes den 14. januar 1795, i maj 1798 forlænges hans bevilling på yderligere 3 år

og i 1803 forhøjes hans understøttelse til 360 rigsdaler årligt. Denne understøttelse skal ses i forhold til Ducrest, der modtog 200 rigsdaler om måneden af de Coninck.

I begyndelsen af 1795 begynder La Coudraye at undervise på Søkadetakademiet, og går snart i gang med at udfolde sin virksomhed som videnskabsmand. I 1796 tildeltes La Coudraye Det kongelige danske Videnskabernes Selskabs guldmedalje for værket *Théories des vents et des ondes*, der i 1785 også havde udløst en pris fra akademiet i Dijon. ³⁹ To måneder efter tildelingen af guldmedaljen udnævnes La Coudraye til indenlandsk medlem af selskabet. ⁴⁰ I Videnskabernes Selskab optræder La Coudraye i de følgende år med forelæsnings- og præsentationer af udenlandske værker og opfindelser. Blandt andet foreviser han i december 1797 nogle prøver på vandtæt tøj af lærred og papir fremstillet af en grev Coutteau i Amsterdam. Tøjet afprøves af den fysiske klasse, der dog ikke virkede synderligt imponeret over opfindelsen. ⁴¹

Også La Coudraye hørte til i kredsen omkring Frédéric de Coninck. I midten af 1790'erne frekventerede La Coudraye flittigt familien de Coninck, og i fru de Conincks dagbog nævnes han ofte i forbindelse med selskabelighederne på Dronninggaard. Han omtales endda af fru de Coninck som »notre fidèle chevalier La Coudrai«. ⁴² Det er højst sandsynligt gennem de Coninck, at La Coudraye stifter bekendtskab med Ducrest og hans skibsbygningsprojekt. Måske har han lært Ducrest at kende allerede under byggeriet af DER VERSUCH i Altona. ⁴³ Sikkert har han også hørt om projektet med SVAR TIL ALT

Plans horizontaux contenant les lignes d'eau.



Horizontale plantegninger fra konstruktionstegningerne til SVAR TIL ALT med indsatte vandlinier.

(Ducrest, Charles Louis: *Nouvelle théorie de la construction des vaisseaux*. Udg.: K.H. Seidelin, Kbh. 1799)

Horizontal plan from the construction drawings for the SVAR TIL ALT with waterlines put in.

(Ducrest, Charles Louis: *Nouvelle théorie de la construction des vaisseaux*. Published by K.H. Seidelin, Copenhagen, 1799)

gennem sine kolleger på Søkadetakademiet. La Coudraye fatter interesse for Ducrests arbejde, og følger byggeriet på nært hold. I Videnskabernes Selskab fremlægger han den 6. december 1799 en beretning om SVAR TIL ALT.⁴⁴ Beretningen oversættes senere til dansk og trykkes i selskabets årsskrift for 1800 under titlen *Den*

ualmindelige Bygningsmåde af Skibet Svar-til-Alt, 500 franske Læster Drægtig, bygget i Kjøbenhavn Aar 1798 og 1799. La Coudraye indleder med nogle bemærkninger om Ducrests forrige skib, DER VERSUCH, de mange kritikere og skibets uheldige færd: »Udfaldet syntes ogsaa fuldkommen at bekræfte Modparties formening; dette Forsøg havde

efter al Sandsynlighed for stedse blevet afgjørende imod denne nye Bygningsmaade, hvis ikke Hr. Etatsraadens ædle Karakter, og den dobbelte Ævne, han paa een-gang besidder, den nemlig at *ville* gjøre Vel, og tillige at kunne det, havde været«. ⁴⁵ De Conincks gavmildhed og fremsynede tænke-måde prises således endnu engang. Men beretningen er mere end panegyrik; det er en nær analyse af SVAR TIL ALT. Selve konstruktionen beskrives indgående og med sund kritisk distance. La Coudraye må have fulgt byggeriet nøje, for han kan oplyse mange detaljer omkring konstruktionen, som man ikke umiddelbart kan læse ud af Ducrests egne beskrivelser af skibet. La Coudraye er da heller ikke bleg for at stille sig tvivlende overfor nogle af Ducrests idéer. Men grundlæggende lader han til at have tiltro til de fleste af Ducrests nyskabelser. Blandt andet synes Ducrests idé om at flytte hovedspantet længere frem at begejstre La Coudraye. I La Coudrayes øjne var problemet nok snarere, at Ducrests mange innovationer alle var opdyngtet på et og samme skib.

At Ducrest havde mange kritikere fremgår af hans eget skrift *Notice*, og af reaktionerne på SVAR TIL ALTs første sejlads. Men i La Coudrayes beretning fortælles en episode, der vidner om med hvilken heftighed uenighederne om skibskonstruktionen kunne tiltage. La Coudraye fortæller, at man ved bygningen af skibet havde lavet en model af kølen, der ikke skulle bruges på det færdige skib, men som tjente som retningslinie under byggeriet. Modellen havde således intet med det egentlige skib at gøre. Men det kunne de uindviede iagttagere

jo ikke vide noget om: »Et Öjenvidne, som denne Bygningsart mishagede, og var uvidende om at dennne Model ikke virkelig skulde forenes med Skibet, blev saa opbragt af Vrede over, at man vilde sætte Menneskers Liv i Vove paa et saa svagt Bolværk mod Havet, at han styrtede hen mod et af Spanterne, for ved et Spark med Foden at sönderknuse samme. Spantet udholdt Stödet; men man maatte skaffe Mennesket af Vejen, som vilde igjentage sit Forsög«. ⁴⁶ Hvis opførelsen af skibet er foregået i en sådan atmosfære, er det ikke underligt at Ducrest må have følt sig en smule forfulgt.

La Coudraye afslutter sin gennemgang af skibets konstruktioner med nogle overvejelser om det gavnlige i at afbalancere vurderingerne af skibet. Både skibets dadlere og besyngere synes at være lige ubesindige i deres domme, og kun de kommende erfaringer med skibet kan danne grundlag for en endelig dom og afgøre de teoretiske stridigheder. La Coudraye lover at skaffe sig underretning om skibets videre færd, og »derom aflægge det kongelige Selskab Regnskab i en anden Memoire«. ⁴⁷

Med SVAR TIL ALT på rejse

La Coudraye holdt ord. Otte år efter at han havde oplæst sin første beretning om SVAR TIL ALT, fremlægger han en ny for kollegerne i Videnskabernes Selskab. Beretningen opsummerer indledningsvis omstændighederne omkring den første uheldige sejlads og den efterfølgende kritik. ⁴⁹ Herefter følger en minutøs beretning om skibets videre skæbne, der bygger på breve fra skibets kaptajner og på forskellige udtalel-

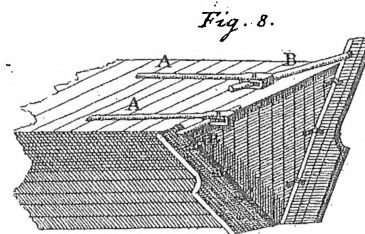
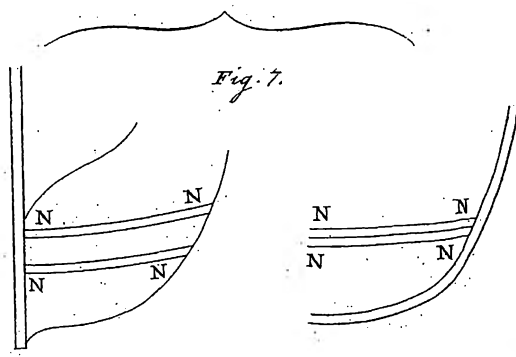
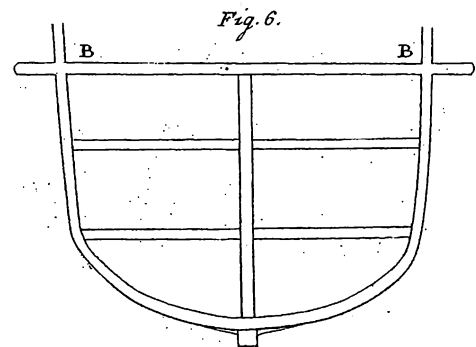
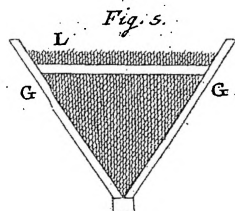
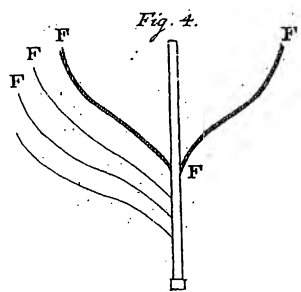
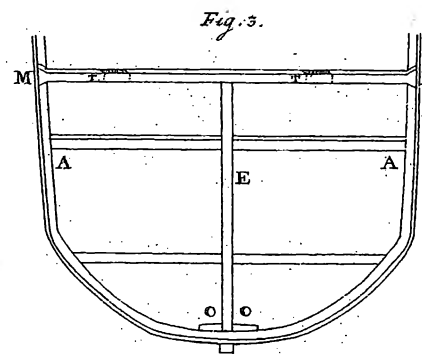
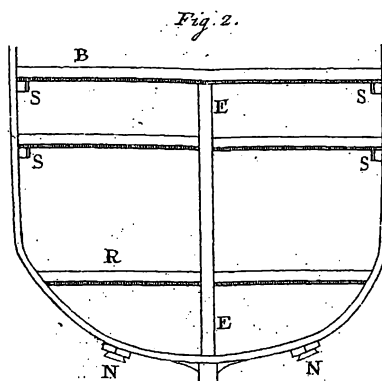
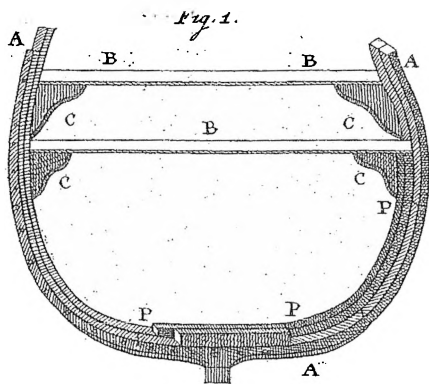
ser om skibets kvaliteter og mangel på samme. Kaptajnernes breve er stilet til skibets reder, Frédéric de Coninck. Denne har altså stillet korrespondancen – i alt 73 breve – til rådighed for La Coudrayes videnskabelige udredning om skibet. La Coudrayes mémoire afsluttes med en længere diskussion af anvendeligheden af skibets konstruktionsmæssige nyskabelser på baggrund af erfaringerne fra sejladsene.

I slutningen af april 1800 stævnedes SVAR TIL ALT ud på sine første rigtige sørejse med Jacob Harder, der længe havde sejlet for de Coninck, som kaptajn. Bestemmesstedet var Norge, hvor skibet skulle lastes med tømmer, der skulle sejles videre til London. Den 4. juni deklarerer skibet ved toldboden i Dorsgrund, og anløber London 20 dage senere. Kaptajn Harder melder i sine breve fra disse første sejlads, at han har prøvet skibet i hårdt vejr og med forskellige sejlkombinationer. Der er stadig problemer med at få skibet til at gå over stag. Styringen af skibet er også problematisk; rorene er for små og sidder dårligt, og rorpindene er allerede ved at være løse. Man havde dertil været nødsaget til at lave et hul i materielkammeret, så det overflødige vand kunne løbe ned i lasten. Vandet i skibet er det tilbagevendende problem: »Havde vi gjord som Du Crais [Ducrest, U.L.] vilde have det, at vi skulle kal-fatre Vandkisten tæt, da havde vi alle lagt paa Havets Bund, formedelst Vandet ikke havde kommet til Pomperne, da vi har maattet pompe bestandigt fra Norge og hid til Londons Revier«. ⁵⁰ I øvrigt råder Harder sin reder til at skille sig af med skibet ved given lejlighed; skibet vil ikke kunne

sejle med tør last på længere ture, og som trælastskib vil skibet blive for dyrt i drift. Et andet problem for kaptajnen er mandskabet, der deserterer i stor stil. Skibet har et dårligt ry, og kaptajnen har måttet betale en høj hyre for at kunne få skrabet matroser sammen til den videre færd.

I begyndelsen af august går det tilbage mod Norge for at hente en last tømmer i Frederiksstad, der skal sejles tilbage til London. Det var ikke lykkedes at skaffe en last til Norge. Ankomsten til Frederiksstad foreslår Harder atter sin reder at sælge skibet. Igen er der problemer med at få mandskab. De afmønstrede folk taler tilsyneladende så ilde om skibet, at ingen nye matroser tør tage hyre. Harder skriver endvidere med slet skjult skuffelse, at han havde håbet på at blive afløst i Frederiksstad. Han er ikke rask, og er ikke sikker på, at han kan klare en tur mere. Men Harder overlevede, og kunne skrive til Danmark fra London den 21. oktober. Harder er tilsyneladende blevet foreslået af sin reder at sejle til Frankrig for at få skibet modificeret og forbedret. Harder svarer, at det vil blive alt for dyrt, og det ville være bedre at sejle skibet tilbage til København og ombygge det, så det kun havde *et* ror af den traditionelle slags. Skibet vil så kunne bruges til at transportere mastetræer. I øvrigt melder kaptajnen, at bortset fra problemet med at vandet kommer ind ved rorkopperne, holder skibet tæt.

Nogle dage senere modtager Harder et brev fra København, hvori der efter Ducrests anvisninger foreslås en ændring, der skal kunne afhjælpe problemerne med rorene. De Coninck har åbenbart skrevet



Diverse tværsnit fra konstruktionstegningerne til SVAR TIL ALT samt i nederste højre hjørne et udsnit af det sælsomme dobbelte rør, som skibet var forsynet med.
(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt*)

Various cross-sections from the construction drawings for the SVAR TIL ALT plus in the bottom right corner a section of the strange double rudder that the ship was fitted with.
(La Coudraye: *Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt*)

til Ducrest for at høre hans mening om, hvad der kunne gøres for at forbedre skibet, og har så vedlagt en kopi af Ducrests svar i brevet til kaptajn Harder. Indigneret skriver Harder tilbage til København, at Ducrests forslag ikke kan bruges. Harder kan naturligvis få fat i en mekaniker, der er ligeså god som Ducrest til at smide penge ud af vinduet, men det har han ikke tænkt sig at gøre: han skal nok selv finde på en løsning, der kan tætnes skibet. Hvis Ducrest havde været en lige så habil konstruktør, som Harder er en god sømand, så havde det været i orden at give ham disse råd. Men at »sidde og male noget paa et Papier Hiemme, det kan enhver«. ⁵¹ Havde Ducrest været sømand, havde han bygget et skib, der kunne vende og dreje i søen, men det ligger åbenbart uden for hans evner. Nej, Harder har tænkt sig at gribe tingene an på sin egen måde, og frabeder sig råd fra Ducrest. Erfaring giver trods alt bedre oplysninger end at sidde derhjemme ved kakkelovnen og få idéer. Harder afslutter sit forurettede brev med at fortælle de Coninck, at han har forsøgt at manøvrere skibet på alle mulige måder, og at de Coninck »kan være forsikkert paa at det ligger meget til min Sygdom, at jeg ei kan bringe Skiibet til Deres Fornøjelse...«. Et par dage efter skriver Harder igen til København, at han ikke har tænkt sig at følge nogle af Ducrests forslag, da de alle medfører for store omkostninger. Men han mener, at skibet godt kan klare en tur tilbage til Danmark. Han er således klar til af rejse, hvis bare det ikke havde været for de stadige problemer med matroserne. Syv af dem har forladt skibet, og det er svært at finde erstatninger for dem.

Fire dage senere skriver Harder, at skibet stadig er i London på grund af mangel på folk: »...der er slet ingen der har Lyst at gaa med da de er alle bange saa snart de seer hende«. ⁵² Da Harder endelig har fået skrabt en besætning sammen er man så langt henne på året, at det ikke er forsvarligt at gå ned i Kattegat – og slet ikke med den tvivlsomme besætning, han har. Derfor er skibet nødt til at sejle til Norge i stedet for til København.

Vel ankommen til Bulfjord i Norge lader Harder rorene gøre bredere. SVAR TIL ALT ligger i Bulfjord frem til marts 1801, og venter på ordre om sin videre færd. Harder har ikke ønsket at foretage sig noget på egen hånd på grund af den spændte situation med England. Danske fartøjer var i en overhængende fare for at blive kapret af englænderne. Da nyheden om Slaget på Reden når Harder, sejler han SVAR TIL ALT i sikkerhed i en fjord ved Næskulden, hvor skibet ligger frem til maj. Med lasten fuld af brænde til porcelænsfabrikken i København venter Harder nu på gunstig vind, så han kan komme afsted til København. Korrespondancen ligger nu stille frem til slutningen af august, hvor Harder skriver til København fra Viipuri i Den finske Bugt, hvor han har hentet en ladning tømmer. SVAR TIL ALT er altså nået tilbage til København fra Norge uden problemer, og sendt af sted igen på en ny tur, der har Cadiz som destination. Men inden SVAR TIL ALT nåede frem skulle meget ændre sig. Den 10. november når skibet en havn på Scillyøerne efter at have haft store problemer. I et kraftigt stormvejr havde SVAR TIL ALT mistet begge sine ror. Den høje sø

gjorde tillige, at skibet blev overskyldet i faretruende grad. Halvdelen af dækslasten røg over bord, fokkerøstet smadredes og i otte dage lå skibet på søen uden ror. »Vi har næsten seet Døden for Øynene hver Dag«, skrev Harder, da skibet endelig var kommet i havn. Heldigvis havde skibet holdt tæt, selvom både kahytter og lastrum stod under vand.

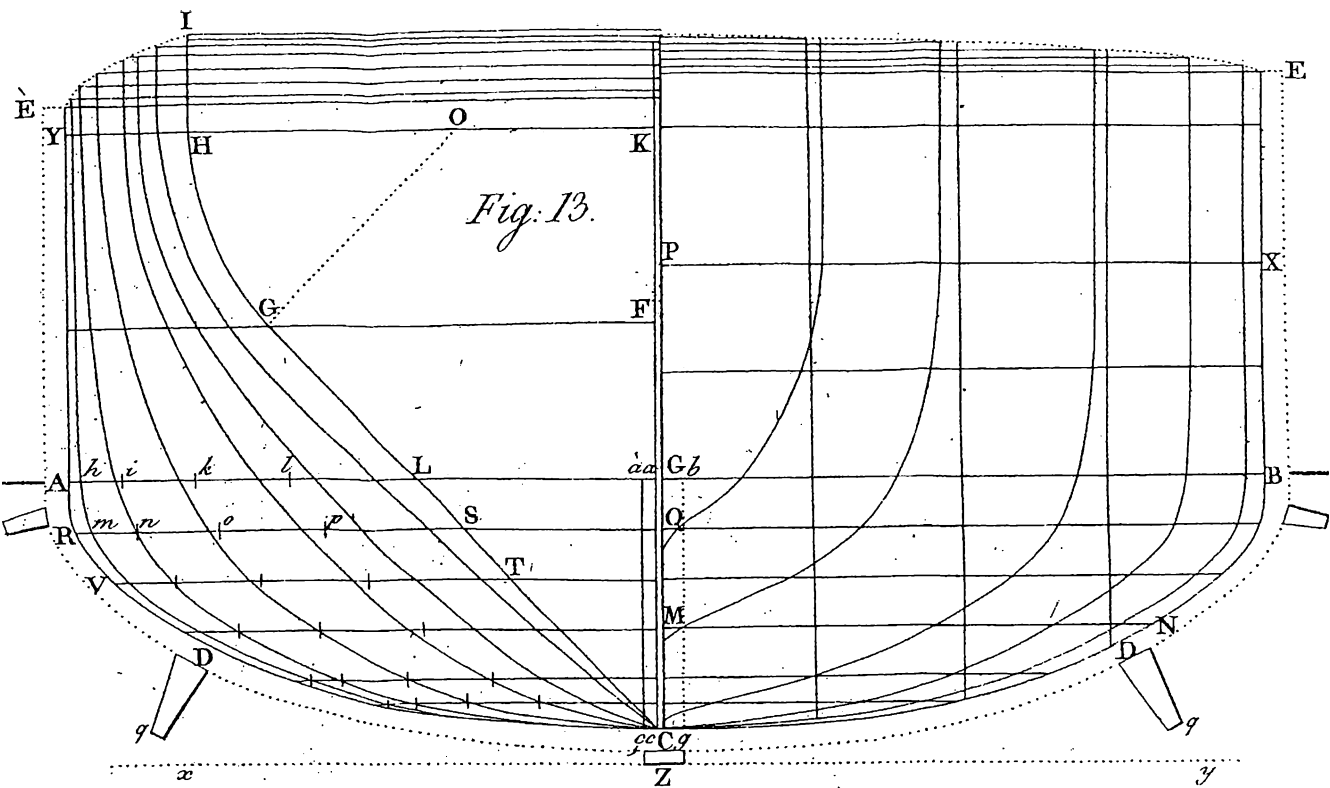
Nu lå SVAR TIL ALT i havn for at få udbedret de mange skader, som uheldet havde forårsaget. Harder havde planer om at fortsætte turen, så snart skibet var sejlklaart, og eventuelt gå til Frankrig eller Biscayen, hvis der skulle opstå problemer igen. Men besætningen var vrede og bange efter ulykken, og var ikke til sinds at sejle videre med SVAR TIL ALT. To matroser havde allerede forladt skibet og Harder tvivlede på, at de ville blive de eneste. Den 22. december 1801 skriver han til København, at han har fået lavet en ordning med de vrangvillige matroser. De havde nægtet at sejle til Spanien med SVAR TIL ALT, men har indvilliget i at sejle med skibet til en havn i England eller Frankrig. Harder mener, at det vil være bedst at tage til Brest eller l'Orient. Mere hører vi ikke fra kaptein Jacob Harder. I januar 1802 dør han inden afsejlingen.

Dette meninger

Det fremgår tydeligt af korrespondancen, at Harder fra starten er negativt stemt overfor Ducrests konstruktion. Han opregner konsekvent alle de dårlige sider ved skibet, og kommenterer alene Ducrests opfindelser, når de ikke virker efter hensigten. Det kan man ikke fortænke ham i; han er kap-

tajn og skal sejle skibet og opretholde størst mulig stabilitet og sikkerhed. Alligevel synes en personlig skepsis overfor Ducrest at smitte af på hans breve. Havde han været en begejstret tilhænger af Ducrests idéer, havde hans breve og beskrivelserne af skibets sejlads sikkert set anderledes ud. Hans kritik modsvares da også til en vis grad fra anden side. På den første tur til London var en af Ducrest venner, der i La Coudrayes beretning kun omtales som Baron de B., med ombord på skibet. Hans udlægning er tydeligvis langt mere positiv end Harders. Baron de B. fortæller, at man fra Norge i 10-12 dage havde sejlet i et heftigt stormvejr, der havde problematiseret afprøvningen af skibets muligheder. Sejladsen havde også vist, at man burde modificere rorpindene og rorkopperne. Den anonyme brevskriver havde fremvist skibet til nogle folk fra den franske flåde, der mente at man kunne få stort udbytte af mange af Ducrests opfindelser. Men fremtiden måtte vise, om bagstævnen var solid nok og om den særegne rorkonstruktion ville skabe problemer. Det var disse to forbehold, der opsummerede vurderingen. Han foreslår, at skibet sejles til Holland eller Frankrig for at lade disse ting korrigere under Ducrests ledelse.

Et andet brev går også i en anden retning end Harders skepsis. Det er skrevet af 1. styrmanden Niels Peter Sandgaard til hans hustru den 4. september 1800. Han skriver, at »Nu haver ieg voret længe nok med Skiibet for at kunde bedømme Skiibet. Det staaer som en Soldat paa sin Post; sejler meget vel og er Tæt – naar det kun er baglastet saa vil det ikke vende for naar det



På ovenstående tværsnit af SVAR TIL ALT ses de i artiklen omtalte »svømmefinner« (nageoires), der målte 46 fod i længden og 18 tommer i bredden. Finnerne var monteret næsten lodret på skibets sider under vandgangen, og deres formål var at afhjælpe den betydelige afdrift, som skibets ringe dybgående antoges at forårsage.
(La Coudraye: Den ualmindelige Bygningsmaade...)

stevner til at skal igienem vinden falder det af igien naar der er svær Søe, men naar vi faar det lastet saa er Skibet saa got at ieg ønsker inte at fahre med bedre Skiib«. ⁵³
Der findes endnu et brev fra en iagttagere,

The above cross-section of the SVAR TIL ALT shows the fins (nageoires) mentioned in the article. They measured 46 foot in length and 18 inches in width. The fins were mounted almost vertically on the sides of the ship under the waterline, and their purpose was to counteract the considerable driftage that the ship's shallow draught was assumed to produce.
(La Coudraye: Den ualmindelige Bygningsmaade af Skibet Svar-til-Alt)

hvis navn La Coudraye heller ikke vil afsløre. Den unavngivne havde adskillige gange været ombord på SVAR TIL ALT i Norge efter skibet første tur fra England. Kaptajnen havde fortalt ham, at skibet var

lige så godt og tæt som ethvert andet skib. Men på grund af den måde, hvorpå rorene var fastgjorte og rorpindene gik ind i skibet, havde man haft problemer med vandindtagning. Skibet havde også problemer med at falde af og dreje. Den unavngivne brevskriver fortæller endvidere, at kaptajnen var syg. Nogle sagde, at han var blevet syg af ærgrelse over at se sig forpligtet til at navigere dette skib, mens andre kunne fortælle, at sygdommen skyldtes et betydeligt økonomisk tab, som kaptajnen havde lidt, da han havde forsøgt at indsmugle brændevin til England og havde fået det hele konfiskeret! Hvis Harder havde forsøgt at smugle brændevin i forbindelse med SVAR TIL ALTs første sejlads til England, og havde fået konfiskeret smuglervarerne, kan hans forbitrelse måske forklares.

Ifølge iagttageren havde mange besætningsmedlemmer beklaget sig. Ikke over skibet, men over den behandling de fik ombord. Der løb en del rygter om forholdene. Skibet havde ligget i tre uger i London, inden det kunne få lov til at sejle, mens adskillige andre skibe havde sejlet forbi. Man mente, at det skyldtes, at skibet var dårligt styret. Brevskriveren lader det skinne igennem, at det ikke var på grund af skibet, at man havde svært ved at etablere en fuld besætning, men på grund af kaptajnen. Og at problemerne med at skaffe en last at fragte ikke skyldtes uvilje mod skibet, men kaptajnens dårlige dispositioner. Brevet afsluttes med en kommentar om, at brevskriveren har hørt flere norske skibskonstruktører sige, at man kunne bygge skibe efter SVAR TIL ALTs principper, forudsat at man ændrede bagstævnens form

og forsynede skibet med et almindeligt ror.

De ovenstående udsagn rokker næppe ved, at skibets problemer i vid udstrækning skyldtes konstruktionens svagheder. Men man kan ikke andet end blive en smule mistænksom overfor Harders redegørelser, når de øvrige vurderinger tages i betragtning.

De sidste rejser

På grund af Harders død overtog 1. styrmand Niels Peter Sandgaard jobbet som kaptajn. Den 23. februar 1802 skriver han til de Coninck fra Cadix. Selvom besætningen havde vægret sig ved at tage til Spanien var man altså alligevel ankommet til Cadix. Det skyldtes udclukkende, at Sandgaard havde bildt matroserne ind, at de var på vej mod Brest. Sandgaard kan endvidere fortælle, at skibet styrer godt med de nye ror, selv om de er mindre end de oprindelige. Hvis skibet skal sejle videre på en længere tur, foreslår Sandgaard at det kølhales og kalfatres. Flere bjælker i rummet er knækkede. I Harders papirer har Sandgaard kunnet se, at der har været tale om at sælge skibet. Men han melder, at det ikke vil blive let. Her i Cadix ligger adskillige andre både danske og svenske skibe, der alle er til salg. I den følgende brevveksling bliver Sandgaard og de Coninck enige om, at skibet skal sejles til Le Havre, hvortil Ducrest vil ankomme, så skibet kan sættes ordentlig i stand under hans ledelse. En hr. de Longuemare i Le Havre vil sørge for at skrive efter Ducrest. Uviljen mod Ducrest var tilsyneladende ikke så udpræget hos Sandgaard som hos Harder. Den 21. juli melder Sandgaard, at SVAR TIL ALT ligger i en fly-

dedok i Le Havre. Ducrest ankommer til Le Havre i midten af august og reparationerne påbegyndes. Ducrest er som sædvanlig overbevist om sine egne evners store rækkevidde og sine idéers fortræffelighed, og forsikrer Sandgaard »at Skiibet skal blive i den Stand at ingen i Europa skal findes bedre, saavel i Styrke, som Seilads og magedlig Styring«. ⁵⁴ En del tømmer indsættes i skibsbunden, de knækkede hjælker repareres, nye vaterbord indlægges og kølen istandsættes. Det ser endvidere ud til, at man har udført reparationer, som Harder i sine breve fra Scillyøerne anså for umulige at lave. Ducrest ønskede endvidere at genforhude hele skibet, hvilket Sandgaard dog mente både ville blive for dyrt og ikke ville styrke skibet væsentligt. Den omtalte hr. de Longuemare giver Sandgaard ret. Om denne uenighed har forurettet Ducrest er ikke til at sige, men pludselig melder han, at han har uopsættelige affærer i Paris, og derfor er nødt til at forlade Le Havre. Sandgaard ser ikke noget problem i dette; reparationerne kan sagtens færdiggøres uden Ducrests tilstedeværelse. I december er skibet ved at være klar, kun rorpinden mangler. Men man kan ikke finde nogen last at fragte. For at hjælpe skriver hr. de Longuemare til Paris for at få en aftale i stand om at fragte franske tropper til St. Domingo. Den 2. februar skriver Sandgaard til de Coninck:

Den fragt til St. Domingo med Troper, blev der ikke af. Der blev en Officer sendt hertil fra Paris allene for at besigte Skiibet, men paa Grund af de to Roer, blev det ikke antaget, uagtet jeg forsikkrede at den

var saa godt som et andet, men alt hialp ikke. Skiibet er nu i alle Deele ganske klar og beqvem til at fortsætte Reisen naar og hvor De behager. ⁵⁵

Men Sandgaard og SVAR TIL ALT kom til at vente længe. Helt frem til juli 1803 ligger skibet i Le Havre, hvor Sandgaard i et brev melder, at han er klar til at sejle med den første gode vind. På dette tidspunkt havde han opholdt sig i omkring et år i Le Havre. Siden slutningen af januar havde skibet været klar til afrejse, og hvad det er, der har fået det til at blive i Le Havre i fem måneder mere, er ikke til at sige. Måske har det været umuligt at få en last at transportere. Hvor om alt er, sejler SVAR TIL ALT fra Le Havre den 9. juli 1803. Efter de mange uheld og reparationer har det sikkert været en lise at få skibet på søen igen i en nyistandsat udgave. Der findes ingen korrespondance fra de næste fem måneder, men af andre kilder fremgår det, at Svar til Alt er sejlet tilbage til København. I hvert fald kunne kaptajn Sandgaard og en af hans besætningsmedlemmer låne 619 rigsdaler til 4% rente af hørkræmmer Johan Plenge den 22. september 1803. Et underskrevet gældsbevis fra denne dag viser, at Sandgaard med sikkerhed har opholdt sig i København i efteråret 1803. Af gældsbeviset fremgår det endvidere, at kaptajnen står for at skulle sejle SVAR TIL ALT til Surinam inden længe. ⁵⁶

Hen mod slutningen af året havde skibet altså en sejlads til Mellemamerika, og er tilsyneladende rejst fra København i begyndelsen af december. Glæden over det nyistandsatte skib skulle ikke vare længe. Den

16. december skriver Sandgaard fra Dordrecht i Holland, at han har været nødsaget til at søge til denne havn »for at berge Skiib og Liv«. I et frygteligt og langvarigt stormvejr havde skibet mistet en stor del af sine sejl, en del af rigningen samt hele agterendens overbygning. I fjorten dage havde skib og besætning drevet omkring med en stor og faretruende læk i agterdelen. Alle mand havde pumpet nat og dag, »saa vi alle var udmattede og tænkte ikke andet end, at vi ville synke«. Den 5. december havde to fiskere hjulpet skibet i havn.

Den 9. januar 1804 skriver Sandgaard, at det på grund af frosten har taget lang tid at få tømt skibet. Han og hele besætningen har desuden været syge. Lækken er endnu ikke fundet, så man er nødsaget til at pumpe hele tiden. Forstævnen har givet sig, og Sandgaard mener, at den største læk må findes i det nederste skibsrum. Et par måneder senere lader Sandgaard de Coninck vide, at han har konsulteret nogle fagfolk, og at det er blevet foreslået at beklæde hele skibets indre med nyt træværk, at indsætte et enkelt ror i stedet for Ducrests dobbeltrorkonstruktion og at nybygge hele agterdelen af skibet, der er svært ramponeret efter ulykken. En gennemgribende istandsættelse igangsættes, og ændringerne af den oprindelige konstruktion er så omfattende, at »skibet ikke længere med rimelighed kan anses for at være SVAR TIL ALT bygget af hele planker«, som La Coudraye skriver i sin beretning.⁵⁷ I juni 1804 er det stærkt modificerede skib klar til at sejle, og Sandgaard skiver optimistisk: »Jeg ligger klar for med første gode Vind at fortsætte Reisen. Skibet er fuldkommen i

god Stand, saa naar Gud i fremtiden vil bevare Skiibet for Ulykker kand det gaae i mange Aar«. ⁵⁸ Nu bliver oplysningerne om SVAR TIL ALT meget sparsomme. Små fire måneder senere melder Sandgaard sin ankomst til Surinam i et brev til de Coninck. Den 27. november lægger skibet til på St. Croix. I april 1805 melder Sandgaard, at han er klar til at fylde lasten med sukker. SVAR TIL ALT forlader St. Croix i slutningen af august med kurs mod København.

I oktober måned befinder SVAR TIL ALT sig i farvandet omkring Bermuda. Det trækker op til storm fra øst, og da uvejret tager til får skibet en åbning i forstævnen. Skaden er så alvorlig, at faren for at skibet skal dele sig i to er overhængende. Udsigten til at SVAR TIL ALT vil bukke under er åbenlys og havet er så oprørt, at besætningen til sidst må gå i bådene for at redde livet. Fra bådene ser Sandgaard og hans besætning SVAR TIL ALT forlise. I fem døgn med hårdt vejr og stor fare for deres liv driver besætningen modløse og nedbrudte omkring i bådene, da de endelig møder et amerikansk fartøj. De hjælpes ombord, og da amerikanerne senere passes op af et engelsk krigsskib, bliver SVAR TIL ALTs besætning flyttet over til englænderne. Besætningen sejles til London, og Sandgaard sejler tilbage til Danmark for at overbringe de Coninck de dårlige nyheder.

Kort efter sin ankomst til Danmark blev Sandgaard arresteret. Ikke i forbindelse med noget der berørte SVAR TIL ALT, men fordi hørkræmmer Johan Plenge syntes, at han havde ventet alt for længe på en tilbagebetaling af det lån, Sandgaard havde

taget i efteråret 1803. Plenge havde begæret Sandgaards »person og gods« belagt med arrest i forbindelse den uindfriede gæld.⁵⁹ Frem til den 7. juli 1806, hvor sagen afgjordes i Hof- og Stadsretten, sad Sandgaard fængslet i stadens civile arresthus. La Coudraye opsøger flere gange Sandgaard i fængslet for at høre nærmere om SVAR TIL ALTs forlis.⁶⁰ Beretningen om forliset bygger således på Sandgaards mundtlige fremstilling af begivenhederne afgivet i fængslet.

I øvrigt må det have været en noget blandet fornøjelse at blive budt velkommen med en gældsfordring og smidt i fængsel umiddelbart efter hjemkomsten fra en så dramatisk sejlads, som Sandgaard havde været på. I et brev til retten berører Sandgaard med bitter ironi dette:

Der er bekiendt at ieg er kommen saa godt som Nøgen hiem hertil fra Vestindien som Kapitain med Skibet Svar til Alt, der undergik og forliste i det vilde Hav, og ieg efter lange og mange udstaaede haarde Piinsler og største Livs Fare, biergede kuns Livet – Strax efter min Ankomst hertil blev ieg angrebet af en Creditor, nærværende Citant [Johan Plenge, U.L.], for en ubetydelig Fordring; hvilken Behandling røber hvorledes Betænksomheden og ædel Førelse findes paa Kiøbenhavns Steene...

På baggrund af de indhentede oplysninger fra kaptajnernes breve og de andre iagttagelser om skibet afslutter La Coudraye sin beretning med en længere systematisk vurdering af skibets innovationer. På dette

punkt bærer La Coudrayes beretning tydeligt præg af en modsætning mellem videnskabsmandens teoretiske databearbejdelse og sømandens praktiske erfaringer på søen. La Coudraye vil gerne afprøve og systematisere meddelelserne om skibets adfærd for at kunne teoretisere på baggrund af sømændenes empiriske oplysninger. La Coudraye næsten håner de to kaptajner for ikke at have gjort observationer omkring den teoretiske og praktiske bevisførelse, som har været »selve formålet« med bygningen af skibet. De har ikke gjort sig tanker om de mange forsøg som skibet præsenterede, men har kun brokket sig over de besværligheder, de har haft med at sejle skibet. La Coudraye sår endda tvivl om Sandgaards reelle motiver, da han som førstestyrmand skrev om SVAR TIL ALT i det ovenomtalte brev til sin kone, at »Skibet [er] saa got at ieg ønsker inte at fahre med bedre Skiib«. Sandgaard vidste, at hans omtale af skibet ville blive refereret til hans foresatte hjemme i København. Måske havde han kun skrevet sådan, fordi han var klar over, at kaptajn Harder var syg og ikke havde langt igen, og at Sandgaard med den positive vurdering kunne stille sig godt i forhold til permanent at overtage jobbet som kaptajn efter Harder.

Harder og Sandgaard kan have al mulig grund til at være skeptiske overfor Ducrest og hans projekt, men når alt kommer til alt er det dem, der har sejlet skibet og har måttet klare de uforudsigelige situationer som vejret og skibskonstruktionen i fællesskab kunne skabe. Men La Coudraye vurderer alene skibets betydning som videnskabeligt eksperiment, hvilket konklusionen på hans beretning tydeligt viser:

Når man, efter enkeltvis at have diskuteret de forskellige forsøg, der fandt sted med konstruktionen af SVAR TIL ALT, ser på resultaterne af skibets kvaliteter, finder man et skib, der sejler tilstrækkelig godt til handelsmæssig anvendelse, og som har en god stabilitet men med så hårde bevægelser, at det forårsager brud på masterne, har temmelig stor afdrift, er svært at styre, ofte ikke vil vende og altid kun med stort besvær og tab af sin sejlbane, er så luvgerigt, at det er umuligt at holde kursen i stærk søgang. Man finder et skib med en tilbagevendende indsvining af vand, selv om der ingen læk findes; et skib, der udmatter besætningen på grund af den evige brug af pumperne; et skib, der er klar til at forlise ved ethvert vindstød; et skib, der har kostet formuer i reparationer, ekstrabetaling til matroserne, forsinkelser og forlængelser af rejserne. Man møder afrevne ror, et mangelfuldt bag-skib, en alt for svag forstævn, skibssider der deformeres af trykket fra vandet, et seks år gammelt skib, der sønderlemmes og synker i dybet [...] SVAR TIL ALT har ikke indfriet en eneste af de forventninger, der blev stillet i udsigt. Ikke desto mindre er dette forsøg bemærkelsesværdigt og kan vende sig til fortjeneste. Det er et forsøg, der er lavet for at tiltrække opmærksomhed og give anledning til nye overvejelser hos skibskonstruktørerne. Ud fra denne betragtning er det utvivlsomt nyttigt at gøre sig bekendt med skibet i alle dets detaljer. Og det er tillige ud fra denne betragtning at vi bør erindre Hr. de Conincks gavmildhed. Han nærede på intet tidspunkt betænkeligheder ved at

bekoste et sådant eksperiment uden andet motiv end nyttigheden og ønsket om at kaste nyt lys over konstruktionskunsten; en sjælden og beundringsværdig indstilling, der fortjener anerkendelse fra offentligheden og ikke mindst fra sømændene.⁶²

Man skal ikke lade sig forblinde af denne lovprisning af Frédéric de Conincks ædle motiver. Vi kan være ganske sikker på, at en mand som de Coninck har haft mere forretningsbetonede bagtanker med sine investeringer i skibet, og etatsråden havde nok gerne set et lidt større udbytte af eksperimentet end de rent videnskabelige og teoretiske overvejelser. Man må nok give prokurator Weidemann ret i, at Ducrests plankeskib havde »mislykkedes til ikke lidet Tab for den, der bekostede Bygningen«.

Selv om Ducrests forsøg var svært omkostningsfulde og ikke gav svar på alt, havde de en blivende teoretisk værdi for skibskonstruktionskunsten – i hvert fald, hvis man skal følge La Coudrayes ræsonnementer. Men der var tale om dyrtkøbte teoretiske raffineringer, og bekendtskabet med Ducrest må have udgjort en anelig udgiftspost i de Conincks budget. Alligevel er det bemærkelsesværdigt, at selv efter den mislykkede prøvesejlads, og endda efter at Ducrest havde forladt Danmark, bliver de Coninck ved med at have tiltro til franskmandens evner. Som vi har set korresponderede de Coninck med Ducrest om skibets modificeringer, og Ducrests deltagelse i reparationerne af SVAR TIL ALT i Le Havre foranstaltedes også på de Conincks foranledning. Men hvad blev der egentlig

af den opfindsomme franske konstruktør efter han forlod Danmark i begyndelsen af 1800 kort før retsagen med Hohlenberg? Vi ved, at han opholdt sig en tid i Hamborg og Amsterdam. Han dukker op i Le Havre hen på sommeren 1802. Tilsyneladende er han vendt tilbage til Frankrig. Måske har han benyttet sig af Napoleons amnesti for emigranterne, der udstedtes den 26. april 1802. Med undtagelse af omkring tusind personer kunne alle, hvis navne stod på emigrantlisterne kvit og frit vende tilbage til Frankrig, hvis de svor troskab mod førstekonsulen. Med andre ord var der ikke længere dødsstraf forbundet med at være emigrant. Adskillige tilbagevendende emigranter havde endda udsigt til at genhverve en del af deres ejendomme, der var blevet konfiskeret under revolutionen og endnu ikke afhændet af staten.

Efter sin hjemkomst til Frankrig opholdt Ducrest sig skiftevis i Paris og på sit landsted ved Mehun-sur-Loire, hvor han døde den 8. april 1824. Frem til sin død var han levende optaget af en række nye projekter og planer, og udsendte en stribe skrifter, hvori han redegjorde for sine idéer og forslag til snart det ene, snart det andet.

Han var blandt andet optaget af en idé om at gøre Paris til en dominerende havneby, hvilket han redegjorde for i skriftet *Mémoire concernant le projet de l'établissement du commerce maritime à Paris et à Versailles* fra 1806. Fem år senere udsendte han en videreudvikling af sine idéer om søhandelen under den sigende titel *Nouveau système de navigation ayant pour objet la liberté des mers pour toutes les nations, et la restauration immédiate de notre commerce maritime au sein même de la guerre actuelle*. Dette værk var tilsyneladende kulminationen på en række tidligere skrifter om navigation, handel og hydraulik. I 1816 udsendte han sit sidste skrift, der handlede om, hvorledes Frankrig kunne komme på fode efter de mange års krig – igen med en for hans tænke måde karakteristisk titel; *Traité de la monarchie absolue et des véritable moyens d'opérer la libération de la France, garantir l'intégrité de son territoire et assurer le bonheur du peuple*. Som et af midlerne til dette foreslår Ducrest, at regeringen skulle betale soldaterne i den franske hær med lotterikuponer!⁶³

Der er intet der tyder på, at han nogen sinde kom til at bygge endnu et skib efter SVAR TIL ALT.

Noter

- ¹ Tak til ingeniør Ole Langen for assistance ved udarbejdelsen af denne artikel
- ² Rigsarkivet: Admiralitetet, indkomne sager 1798, nr. 46
- ³ Rigsarkivet: Admiralitetet, generalkopibog 1798
- ⁴ Ducrest, Charles Louis: *Notice de l'expérience faite à Copenhague pour le compte de M.M. de Coninck d'un vaisseau construit en planches, et de plusieurs autres découvertes d'une haute importance, toutes relatives à la navigation*, København, 1799, s. 21
- ⁵ M. Michaud: *Biographie universelle ancienne et moderne*, XI, Paris, 1864, s. 412-413
- ⁶ Olivarius: *Le Nord littéraire, physique, politique et moral*, III, 1797, s. 271-74
- ⁷ Ducrest, *Notice*, s. 22-23 og 62-66
- ⁸ Beretningen om DER VERSUCH bygger på Ducrest, *Notice* og François Céléstin de Loynes de La Coudraye: »Den ualmindelige Bygningsmåde af Skibet: Svar-til-Alt, 500 franske Læster drægtig, bygget i Kjöbenhavn Aar 1798 og 99« i *Videnskabernes Selskabs Skrifter*, 1801, 1. del, 2. hæfte, s. 261-289
- ⁹ S. Cedergreen Bech (red.): *Dansk Biografisk Leksikon*, III, 1979, s. 479
- ¹⁰ Friis-Hansen, Jens B. og Finn Slente: *Frédéric de Coninck og Dronninggaard. En mosaik af tekster og billeder*, Holte, 1987, s. 118-19
- ¹¹ Marie Madelaine de Coninck: *Journal de Marie de Joncourt, épouse de Frédéric de Coninck 1793-1815*, Le Havre, 1984, s. 196
- ¹² Comte de Neuilly: *Dix années d'émigration. Souvenirs et correspondance*, Paris, 1865, s. 136
- ¹³ Beskrivelsen af søsætningen bygger på F.C.L. de La Coudrayes utrykte manuskript *Mémoire sur la navigation, et sur les qualités du navire le Svar-til-alt* fra 1808 (Det kongelige danske Videnskabernes Selskabs arkiv, specialarkiv: manuskripter, nr. 538, 1808)
- ¹⁴ La Coudraye, *Mémoire*, s. 5
- ¹⁵ Københavns Adresseavis, 22. november 1799, nr. 315
- ¹⁶ Ducrest, *Notice*, s. 10
- ¹⁷ Ducrest, *Notice*, s. 11
- ¹⁸ Ducrest, *Notice*, s. 28-29
- ¹⁹ Ducrest, *Notice*, s. 67
- ²⁰ Ducrest, *Nouvelle théorie*, s. 133
- ²¹ Landsarkivet for Sjælland m.m. (IAS): Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Weidemanns pro memoria til retten den 24. feb. 1800
- ²² LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Kgl. resolution, 28. januar 1800
- ²³ LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Brev fra Seidelin til prokurator Weidemann, 13. feb. 1800
- ²⁴ LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Litra K: »Extract af hr. Commandeur Capitaine Lorents Henrich Fiskers Promemoria til det Kongelige Admiralitets- og Commisariats-Collegium, dateret Orlogskibet Ditmarsken 5. October 1799"»
- ²⁵ Dette skib skal naturligvis ikke forveksles med fregatten af samme navn, der i 1759-60 konvojerede danske handelsskibe til og fra Vestindien. Se Ole Feldbæk: *Storhandelens tid 1720-1814. Dansk søfarts historie III*, København, 1997, s. 62
- ²⁶ Topsøe-Jensen, T.A. og E. Marquard: *Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1931*, I, København 1935, s. 587
- ²⁷ LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Oversigt over retsmøderne
- ²⁸ LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Seidelins promemoria, 7. marts 1800
- ²⁹ LAS: Hof- og Stadsretten, voteringsprotokol, 1. instans, 1799-1801, s. 597
- ³⁰ Den Læsendes Aarbog 1801, s. 72-73
- ³¹ S. Cedergreen Bech, *Dansk Biografisk Leksikon* (3. udg.) XIII, s. 337
- ³² LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1801, nr. 56/1800. Weidemans promemoria, 24. februar 1800
- ³³ La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 288

- ³⁴ S. Cedergreen Bech (red.): *Dansk Biografisk Leksikon*, VI, 1980, s. 418
- ³⁵ H. Forneron: *Histoire générale des émigrés pendant la révolution I*, Paris, 1884, s. 404
- ³⁶ Neuilly, 1865, s. 135
- ³⁷ Violet Wyndham: *Madame de Genlis. A Biography*, London, 1958, s. 177
- ³⁸ Fonden ad usus publicos I, s. 160
- ³⁹ Videnskabernes Selskabs arkiv: Forhandlingsprotokol 3, s. 16 (5. marts 1796)
- ⁴⁰ Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 4, s. 5 (6. maj 1796)
- ⁴¹ Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 4, s. 16 og 18
- ⁴² Coninck, *Journal*, s. 166
- ⁴³ Comte de Neuilly, 1865, s. 136. Af Neuillys erindringer fremgår det, at Ducrest i Altona og Hamborg fik hjælp til byggeriet af La Coudraye og en hr. de Gimel. Men vi kan ikke være sikre på, at Neuilly ikke kludrer lidt i kronologien.
- ⁴⁴ Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 4, s. 30
- ⁴⁵ La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 264
- ⁴⁶ La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 269
- ⁴⁷ La Coudraye, *Den ualmindelige Bygningsmaade*, s. 289
- ⁴⁸ Videnskabernes Selskabs arkiv: Mødeprotokol 5, nr. 538, 22. januar 1808
- ⁴⁹ Følgende beskrivelse af SVAR TIL ALTs færd bygger på La Coudrayes ovenfor omtalte *Mémoire sur la navigation, et sur les qualités du navire le Svar-til-all* (se note 10), der indeholder kopier af diverse breve og udtalelser om skibet, samt brevmanuskriptet *Om Søefarten af Svar-til-Alt* af kaptajn Harder og styrmand Sandgaard (Videnskabernes Selskabs arkiv, specialarkiv, manuskripter)
- ⁵⁰ Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 3
- ⁵¹ Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 7
- ⁵² Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 8
- ⁵³ La Coudraye: *Mémoire*, s. 23 og vedlagte brev fra Sandgaard
- ⁵⁴ Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 14
- ⁵⁵ Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 16
- ⁵⁶ LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1806, 136/6
- ⁵⁷ La Coudraye, *Mémoire*, s. 28
- ⁵⁸ Harder/Sandgaard: *Om Søefarten*, s. 18
- ⁵⁹ LAS: Hof- og Stadsretten, domprotokol 1805-07, s. 374-76
- ⁶⁰ La Coudraye, *Mémoire*, s. 27
- ⁶¹ LAS: Hof- og Stadsretten, pådømte sager 1806, 136/6. Skrivelse fra Sandgaard til retten.
- ⁶² La Coudraye, *Mémoire*, s. 47. Oversat
- ⁶³ *Bibliographie Universelle*, s. 413 og Roman d'Amat og R. Limouzin-Laamothe (red.): *Dictionnaire de biographie française*, XI, Paris, 1965

A French Ship Designer in Denmark

Summary

Having left France shortly after the outbreak of the French Revolution the Marquis Charles Louis Ducrest (1747–1824) lived a turbulent life. Before the revolution he had been the Duke of Orléan's Chancellor and had belonged to the leading circles of the old France. But now he was an émigré and he had to make do the best he could with what help he could get from his hosts various places in Europe. In 1797 he arrived in Altona where, with financial help from a group of investors, he got the opportunity to design and build a ship on the basis of what he himself considered to be new and revolutionary principles. However, the ship ran into great problems even on its maiden voyage and had to be abandoned by its crew in open sea.

Despite this fiasco Ducrest was invited to Copenhagen by the merchant Frédéric de Coninck in order to build yet another ship. From the very start of the construction work his project was received with criticism and disapproval, and when the new ship with the optimistic name SVAR TIL ALT (answer to everything) on its first voyage turned out to have great difficulties in manoeuvring Ducrest and his ideas were ridiculed and

attacked by Danish naval officers and maritime experts. However, Ducrest was convinced of the potential of his projects and published a couple of tracts on the splendid qualities of the designs. As ill-luck would have it in the tracts he levelled an indirect criticism against the Danish Navy's leading ship designer, a factory director called Hohlenberg, and so the matter ended in the courts. However, by this time Ducrest had already left Denmark and his publisher therefore had to take his place and ended up paying a fine for defamation of character.

However, Frédéric de Coninck, who was the owner of the SVAR TIL ALT, still believed in the ship's possibilities, and he arranged a number of voyages for the ship in the following years. By means of letters and reports from the ship's captains among other people, we follow this rather peculiar ship on its trips until it disappears in the waves in the waters around Bermuda in 1805. The article presents the circumstances surrounding an experiment in design and the way it was created, but it also tells the story of a rather eccentric French émigré's stay in Denmark at the end of the 18th century.

Christian Lund: Aktieselskabet Dampskibsselskabet »DANIA« 1900 - 1966

Forfatteren har lige siden 1992 manifesteret sig i museets årbøger med en lang række særdeles vidende artikler om såvel rederi- som personalhistorie. Her bringer vi så – desværre – Chr. Lunds sidste artikel til årbøgerne, idet han afgik ved døden sidste år.

Omkring årsskiftet 1900 stiftedes mange nye danske rederier. Det var fortrinsvis skibsførere, der gik i land efter mange, ofte hårde, års slid til søs, og som nu anbragte deres sparepenge i det erhverv, som de kendte så godt til. Andre var unge shippingfolk, som efter en international uddannelse ved rederi- eller skibsmæglerkontorer i udlandet – de baltiske lande eller Nordeuropa - nu anså sig selv for at være tilstrækkeligt velkvalificerede til at blive egne herrer.

En sådan var den da kun 25-årige shippingmand Chr. Andresen. Han var født på Rømø den 11. marts 1875 som søn af dampskibsfører I. A. Andresen. Han havde været ansat hos rederiet de Leuwe & Philipsen i Antwerpen og var blevet udnævnt til at være bestyrer for rederiets afdelingskontor i Rotterdam. Her planlagde han at stifte et rederi under hollandsk flag.

Men inden det kom så vidt, blev han kontaktet af konsul Ditlev Lauritzen, som i 1895 havde stiftet A/S Dampskibsselskabet

»Vesterhavet« i Esbjerg. Det var Ditlev Lauritzens kongstanke at gøre Esbjerg til et hjemsted for mange rederier: Esbjerg var Danmarks eneste direkte havn mod de store oceaner, og han havde tidligere også været medstifter af A/S Dampskibsselskabet »Jylland«.

Chr. Andresens forhandlinger med Ditlev Lauritzen resulterede i, at han opgav tankerne om det hollandske rederi og i stedet flyttede til Esbjerg, hvor han så – med støtte fra Ditlev Lauritzen – 10. april 1900 stiftede Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Dania« og med sig selv som korresponderende reder. Formand for bestyrelsen blev Ditlev Lauritzen; et andet fremtrædende medlem blev direktøren for Dansk Svovlsyre og Superfosfatfabrik, H. Heilbuth.

Aktiekapitalen var på kr. 200.000, og til at begynde med indkøbtes fra D/S »Nordsøen« (skibsreder Alfr. Christensen, København) to mindre ti år gamle dampskibe.

Chr. Andresen besluttede, at hans skibe skulle have pigenavne, der endte på bogstavet »y« som f.eks. DAGNY og MARY, og han fastholdt dette system lige indtil 1. verdenskrig, så i alt otte skibe fik navne, der endte på »y«.

Selskabets aktiekapital blev i 1906 udvidet til kr. 300.000.



Ditlev Lauritzen (1859-1935) er nok mest kendt for etableringen af rederiet D/S Vesterhavet, der blev grundlagt i 1895. Ved siden af arbejdet med dette rederi var Ditlev Lauritzen dog også aktiv i etableringen af D/S Dania, der blev grundlagt i 1900 med en aktiekapital på 200.000 kr. 1914 flyttede både D/S Vesterhavet og D/S Dania deres hovedkontorer fra Esbjerg til København. (Malet af F. Vermehren. Foto: Kirsten Jappe, H&S)

Ditlev Lauritzen (1859-1935) is probably best known for the establishment of the D/S Vesterhavet Shipping Company, which was founded in 1895. On top of his work with this company, however, Ditlev Lauritzen was also active in the establishment of The D/S Dania Shipping Company, which was founded in 1900 with a share capital of 200,000 Danish crowns. In 1914 both the D/S Vesterhavet and the D/S Dania moved their main offices from Esbjerg to Copenhagen. (Painting by F. Vermehren. Photo by Kirsten Jappe, DMM)

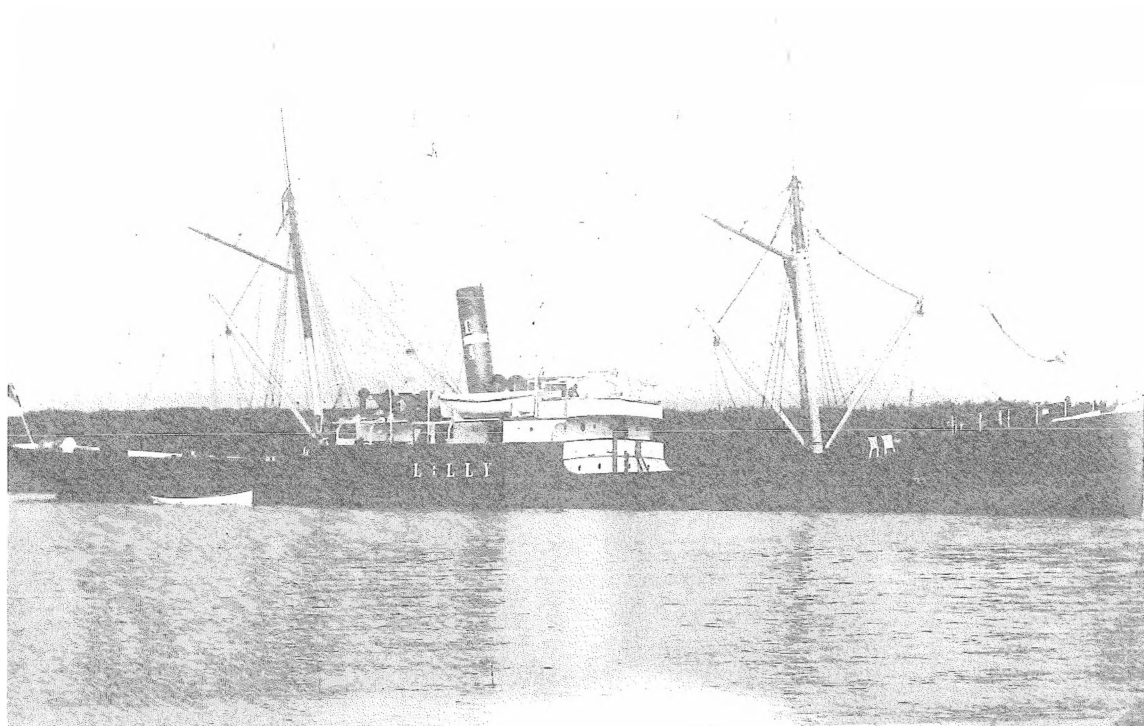
Så indtraf i 1909, at de dårlige tider for skibsfarten i årtiet 1900-1910 medførte, at D/S »Jylland« ikke længere kunne klare skærene og måtte se sine tre skibe komme på tvangsauktion i Esbjerg. To af dem stod for en større udgiftskrævende klasse, så anskaffelsen – selv på en tvangsauktion – ville blive kostbar. Men Chr. Andresen var ikke i tvivl – her lå en stor chance, og ved hjælp af banklån fik han stablet den nødvendige kapital på benene, så han kunne byde på og købe skibene.

Fra 1910 bedredes tiderne for fragtraterne for søtransporter; de steg, så rederiet ved udgangen af 1913 kunne afvikle sin bankgæld.

Da den 1. verdenskrig brød ud i august 1914, bestod selskabets flåde af seks dampskibe på i alt 10.280 tdw. I april 1914 var et skib blevet solgt. På det tidspunkt var der ikke faretruende signaler om den forestående storkonflikt, men samtidig havde Chr. Andresen været forudseende nok til at kontrahere rederiets første nybygning ved et hollandsk værft, som blev benyttet af andre danske rederier, blandt andet A. P. Møller, og som derfor var velanskrevet som dygtige skibsbyggere.

I 1916 blev det fundet opportunt at flytte administrationen af rederiet fra Esbjerg til København, hvor »Dania« rykkede ind i Amaliegade 33 B i nye lokaler på 1. sal i sidebygningen til Dansk Dampskibsrederiforening; samme sted havde flere andre rederier fået kontorlokaler.

Under krigen mistedes fire skibe ved forlis; én nybygning blev leveret og et skib købt, mens andre to blev solgt med enorm fortjeneste, så ved krigens slutning i november



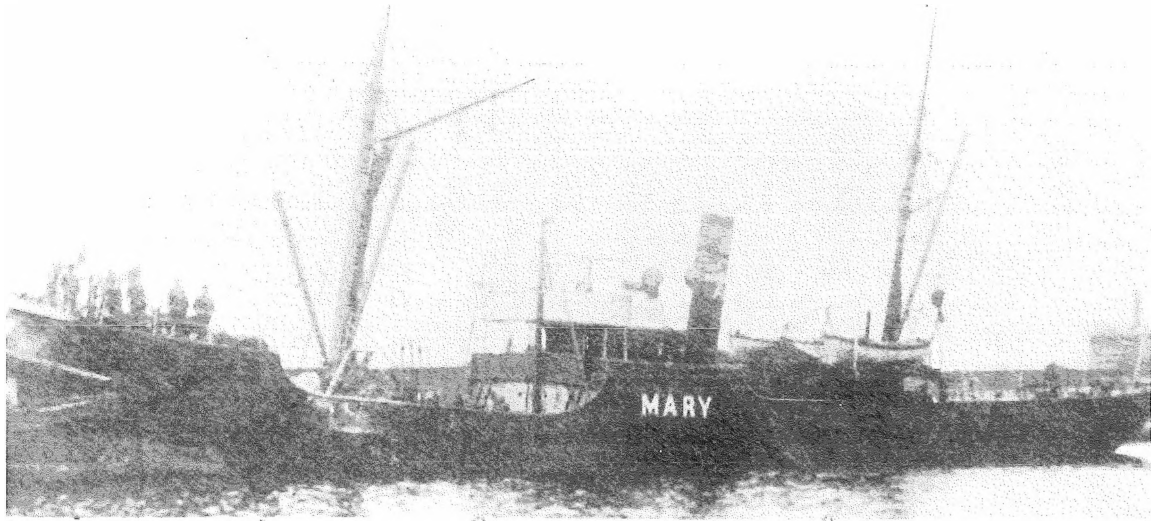
S/S LILLY: Fragtskib på 669 brt. Bygget som S/S TYDSKLAND i 1890 på B&W til D/S Nordsøen A/S, København. I 1901 blev det solgt til Sundswall og omdøbt til S/S GEORGE. Oktober 1916, på rute fra Göteborg til Hull, blev skibet, under navnet S/S GRØNHAUG af Stavanger, sænket af en tysk ubåd. Hele besætningen blev reddet. (Foto: H&S)

The S/S LILLY: a cargo ship of 669 grt. It was built in 1890 at B & W for the shipping company D/S Nordsøen Ltd., Copenhagen, and named the S/S TYDSKLAND. In 1901 it was sold to Sundswall and renamed the S/S GEORGE. In October 1916 the ship, under the name of S/S GRØNHAUG of Stavanger, was sunk by a German u-boat while en route from Gothenburg to Hull. The entire crew was saved. (Photo: DMM)

1918 havde »Dania« kun to skibe tilbage – men en stor kapital at arbejde med.

Der blev derfor kontraheret fire dampskibe, hver på 2.500 tdw ved Lübecker Maschinenbau for levering i 1919 og 1920, men det viste sig hurtigt, at værftet slet ikke kunne klare opgaven med at bygge de nye skibe. I stedet placerede Chr. Andresen så

en ordre på tre dampskibe, hver på 3.200 tdw i Antwerpen, som leveredes i 1921 og 1922. For det første skib måtte der betales mere, end hvad de to efterfølgende kostede tilsammen; så meget var skibspriserne faldet i mellemtiden, og i dette tilfælde var glideskalaen altså faldet ud til gunst for rederiet. Chr. Andresens erfaringer med



S/S MARY: Fragtskib på 594 brt. bygget 1890 som S/S SKOTLAND hos Ths. & Wm. Smith, North Shields til D/S Nordsøen A/S København. Maj 1900 blev det solgt til D/S Dania A/S i Esbjerg, hvor det blev omdøbt til S/S MARY. 29. november 1914, på vej fra Hernösand til Shoreham med tømmer, forliste S/S MARY efter at være løbet på en mine ud for Blyth. Besætningen gik i bådene, men seks mand omkom inden resten af besætningen blev reddet.

(Foto: H&S)

værftet var i øvrigt så gode, at han nogle år senere placerede nye ordrer dér.

I 1922 blev aktiekapitalen igen fordoblet til kr. 1.200.000 ved en ny udstedelse af fondsaktier, men allerede to år senere i 1924 blev den nedskrevet til kr. 600.000, for så i 1925 at blive udvidet med kr. 900.000 til kr. 1.500.000.

The S/S MARY: a cargo ship of 594 grt., which was built in 1890 at Thomas and William Smith's in North Shields for the shipping company D/S Nordsøen Ltd., Copenhagen, and was named the S/S SKOTLAND. In May 1900 it was sold to the D/S Dania Shipping Company Ltd. in Esbjerg, where it was renamed the S/S MARY. On November 29th 1914 on its way with timber from Hernösand to Shoreham it sank after hitting a mine off Blyth. The crew took to the boats but six men died before the rest of the crew were saved.

(Photo: DMM)

Konsul Ditlev Lauritzen bevarede posten som formand for »Dania« indtil sin død juleaften 1935. Han efterfulgtes af en anden kendt skibsreder, H. A. Hansen fra D/S »Myren« (Holm & Wonsild), som fungerede indtil 1946, hvorefter han fortsatte som menigt medlem af bestyrelsen indtil 1954.



S/S ELIE: Fragtskib på 1.873 brt. bygget 1921 hos Antwerp Engineering Co., Hoboken til D/S Dania, Esbjerg. S/S ELIE var et af tre dampskibe som D/S Dania omkring 1920 placerede hos Antwerp Engineering Co., Hoboken, de to andre var S/S IRENE MARIE og S/S ESTER MARIE. S/S ELIE, der under krigen 1940 til 1945 sejlede i hjemmeflåden, forliste ved en minesprængning november i 1944 på rute mellem Gdynia og København. Alle ombord blev reddet.

(Foto: H&S)

I 1938 foretog Chr. Andersen et nyt udspil. Han havde hidtil holdt sig til dampskibe; efter 1. verdenskrig i 3.000 tdw-størrelsen, men som bestyrelsesmedlem af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab havde

The S/S ELIE: a cargo ship of 1873 grt., which was built in 1921 at the Antwerp Engineering Company, Hoboken for The D/S Dania Shipping Company in Esbjerg. The S/S ELIE was one of three steamers ordered by D/S Dania around 1920 from the Antwerp Engineering Company, Hoboken, the two others being the S/S IRENE MARIE and the S/S ESTER MARIE. The S/S ELIE, which during the war years 1940 – 1945 sailed in the home fleet, was blown up by a mine and sank in November 1944 while sailing between Gdynia and Copenhagen. Everybody on board was saved.

(Photo: DMM)

han fået et godt kendskab til dette selskabs 5.500 tdw motorskibe, der var bygget 1927-1930 efter design af rederiets seniorreder, kaptajn A. N. Petersen, som desuden var en god bekendt og ven fra Esbjerg-tiden.

Nu købte »Dania« så et skib fra Norge bygget efter de samme tegninger.

Ved udbruddet af 2. verdenskrig i september 1939 bestod rederiets flåde af seks skibe på i alt 22.200 tdw. Ved besættelsen 9. april 1940 blev flåden delt; kun to skibe var i hjemlige farvande; de gik begge tabt, mens de andre fire blev beslaglagt af England og Frankrig; kun to kunne leveres tilbage nogle måneder efter befrielsen 5. maj 1945.

I 1941 indførtes lov nr. 358 af 26. august 1941 om registrering af skorstensmærker og kontorflag, og Chr. Andresen var hurtigt ude og fik derfor som nummer tre i det ny register godkendt sit skorstensmærke som:

»To røde bæltter med et hvidt bælte imellem på sort skorsten. Det hvide bælte er halvt så bredt som hvert af de røde. I øverste røde bælte på hver side bogstavet C, i nederste bogstavet A i hvidt«

og kontorflag som:

»Rødt stutflag med hvid diagonal, udgående fra øverste hjørne ved stangen. Diagonalens bredde er en trediedel af flagets højde. Midt i diagonalen bogstavet D i rødt.«

For rigtigt at komme i gang igen efter befrielsen, hvor de to tilbageleverede skibe ikke var nok, indkøbtes fra A/S af 6. februar 1943 – det var den danske stats rederiselskab oprettet under besættelsen for at varetage administrationen af skibe bygget under det dansk-tyske Hansaskib-program – to dampskibe, tillige med et af D/S »Heimdal«s ældre dampskibe.

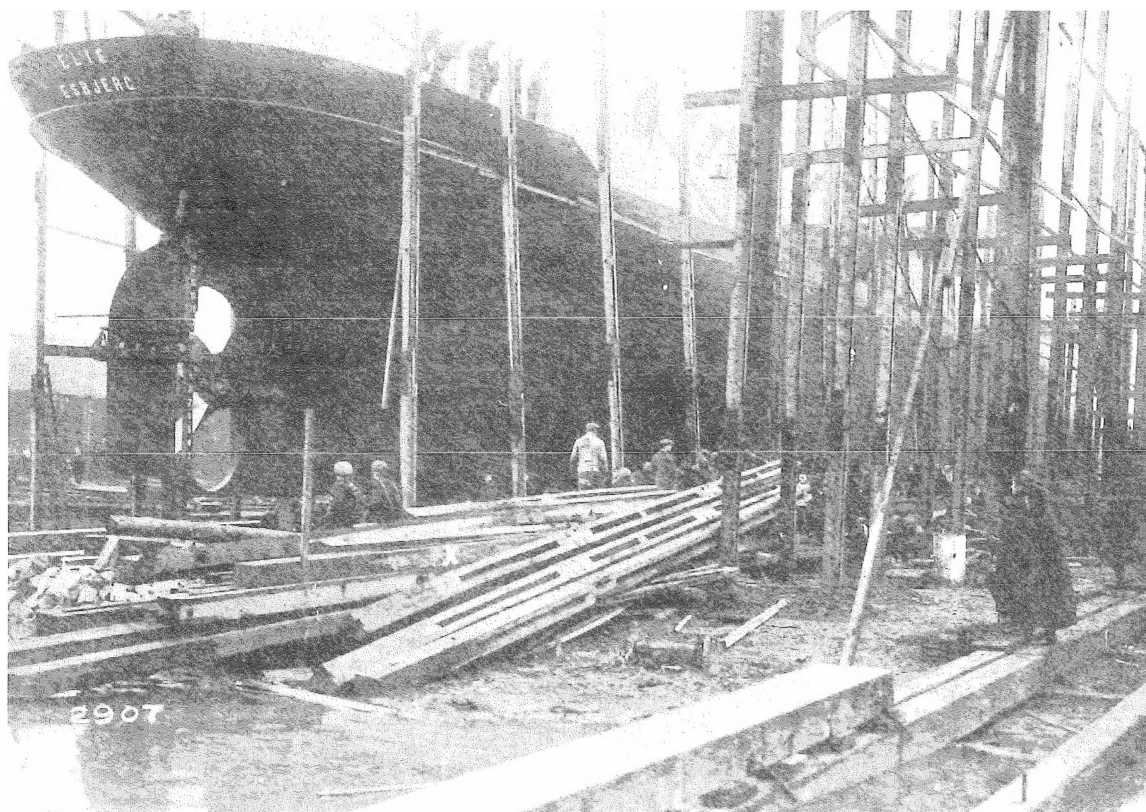
Et nyt navnesystem blev samtidigt indført. Nu skulle disse skibe – og alle fremtidige –

bære forstavelsen »Dan«, det blev til i alt syv, heraf dog to med samme navn, inden rederiet blev likvideret i 1966.

Efter H. A. Hansen havde Chr. Andresen selv overtaget hvervet som formand for »Dania«, idet han samtidig overlod titlen som korresponderende reder til sine to sønner.

Da Chr. Andresen fyldte 80 år 11. marts 1955 sagde han farvel til hvervet som formand for »Dania«. Han følte, at han nu havde virket længe nok. Han havde haft den glæde at se sit rederi vokse fra en spædbegyndelse til at blive et respekteret mellemstort rederi – men i de sidste år af sit liv var han nok blevet noget skuffet og nedtrykt over en manglende interesse fra sønnernes side til at bevare, for slet ikke at tale om at udvide, rederiets aktivitet.

Chr. Andresen døde 28. maj 1961, 86 år gammel. I Esbjerg-tiden havde han været konsul for Belgien fra 1906 og indtil rederiet flyttede til København i 1916. Han var en kendt person i danske søfartskredse, blandt andet som næstformand for Dansk Dampskibsrederiforening fra 1924-1933; som medlem af bestyrelsen for Danske Rederes Retsværn fra 1924-1947, heraf i perioden 1943-1947 som formand, og som medlem af repræsentantskabet for Assuranceforeningen Skulds danske afdeling fra 1921-1947, heraf som formand 1943-1947. Han var også medlem af bestyrelsen for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab helt frem til 1961. Inden for BIMCO (The Baltic & International Maritime Conference) indtog Chr. Andresen i mange år en fremtrædende position.



S/S ELIE lige før søsætningen i Hoboken vinteren 1921. (Foto: H&S).

The S/S ELIE just before it was launched in Hoboken in the winter of 1921.

(Photo: DMM)

I driften af »Dania« var Chr. Andresen blevet assisteret af Alexis R. Andresen og Cyril R. Andresen. Begge var kommet ind i rederiet i midten af 1920'erne og var hurtigt blevet udnævnt til prokurister for så fra 1946 at blive korresponderende redere.

Alexis R. Andresen (23. maj 1902 – 27. november 1976) var den mest aktive af de to brødre og indtog ligesom faderen en række tillidshverv inden for dansk søfart – medlem af bestyrelsen for Danmarks Rede-

riforening 1950-1959, Danske Rederes Retsværn 1947-1967 og Assuranceforeningen Skulds danske afdeling 1950-1968, ligesom han i en lang årrække var medlem af BIMCOs »Documentary Committee«, blandt andet som formand 1948-1963. Cyril R. Andresen blev derimod aldrig en særlig kendt person inden for søfarten. Allerede i begyndelsen af 1950'erne trak han sig som korresponderende reder. Sammen med skibsreder Jørgen Carl (D/S



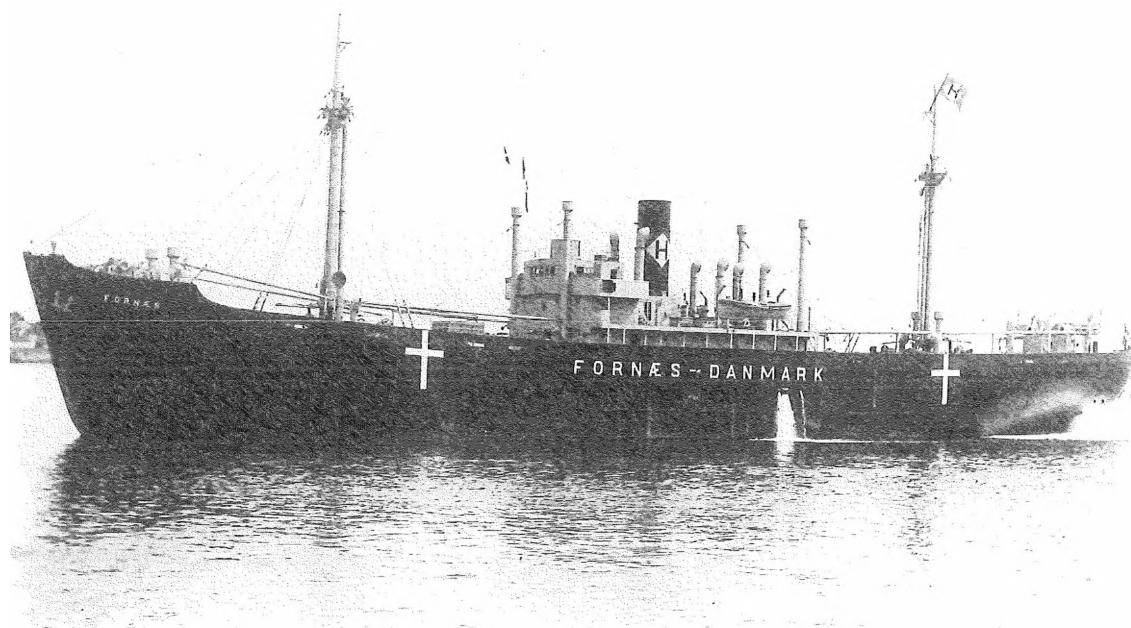
Indbudte gæster ved søsætningen af S/S ELIE i Hoboken 1921. Nr. 3 f. v. er rederen, konsul Chr. Andresen og længst t. h. ses skibets fører Jens Borck Clausen.
(Foto: H&S).

*Guests invited to the launching of the S/S ELIE in Hoboken in 1921. Number three from the left is the ship owner Consul Christian Andresen and furthest to the right is the ship's master Jens Borck Clausen.
(Photo: DMM)*

»Heimdal«) tog han initiativ til stiftelsen af et luftfartsselskab, men begge måtte hurtigt erkende, at selskabet ikke havde heldet med sig.

»Dania« var et børsnoteret selskab, hvis aktier for en stor del lå i hænderne på familien Andresen og en kreds af deres venner. Den nominelle aktiekapital havde siden

1925 været uændret kr. 1.500.000. I 1952 begyndte en anden kreds at interessere sig for opkøb af »Dania«-aktier. Den ny kreds havde som bagmand ØKs foresiddende direktør, Hakon Christiansen; hans motiv for at ville sikre sig majoriteten er ukendt. Faktum er, at det lykkedes for den ny kreds at opkøbe tilstrækkeligt til at sikre sig majoriteten, og Hakon Christiansens søn, læge

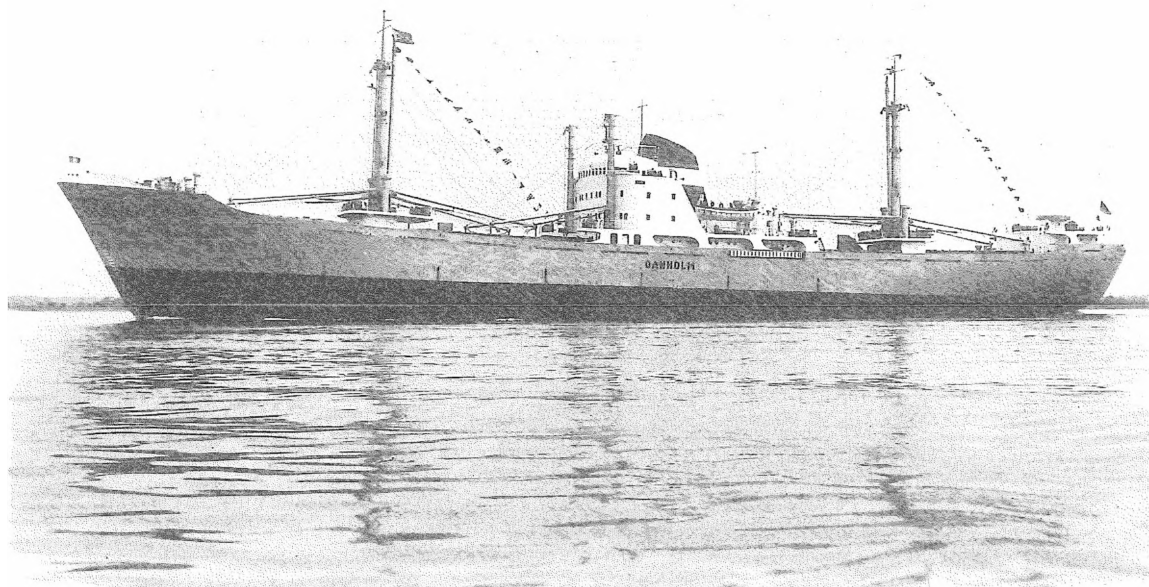


S/S FORNÆS: Hansaskib type B, på 2.709 brt. bygget på B&W som S/S ALSTERTOR til Schiffahrt-Treuhand GmbH, Hamburg. I 1943 blev kontrakten efter aftale med de tyske myndigheder overtaget af den danske stat og videregivet til A/S af 6. februar 1943. I december 1944 blev det endnu ikke færdigbyggede skib sænket på B&W's værft ved sabotage, men det blev atter hævet og endelig færdigbygget i august 1945, hvorefter skibet som S/S FORNÆS blev overtaget af D/S Hetland, København. Maj 1946 blev skibet solgt til D/S Dania og omdøbt til S/S DANBELT; men allerede samme år blev det solgt videre til Bulgarien som S/S RODINA af Varna.

(Foto: H&S)

The S/S FORNÆS: a type B Hansa ship of 2709 grt., which was built at B & W for Schiffahrt-Treuhand GmbH, Hamburg and given the name S/S ALSTERTOR. In 1943 in agreement with the German authorities the contract was taken over by the Danish state and passed on to the company A/S af 6. februar 1943. In December 1944 the uncompleted ship was sunk as an act of sabotage while still in the B & W shipyard, but it was raised again and finally completed in August 1945, after which it was taken over by the steamship company D/S Hetland of Copenhagen under the name S/S FORNÆS. In May 1946 the ship was sold to the D/S Dania Shipping Company and renamed the S/S DANBELT; but already the same year it was resold to Bulgaria as the S/S RODINA of Varna.

(Photo: DMM)



M/S DANHOLM: Fragtskib på 3.750 brt. bygget 1958 på Ottensener Eisenwerke, Hamborg, til rederiet D/S Dania A/S, København. I 1965 solgt til Hamborg og omdøbt til M/S LEANNA. Solgt 1972 til Nicosia og igen i 1979 til Piræus. 1980 solgt til Thai Merchant Navigation Co. S.A. Panama som M/S HAPPY WILLING.
(Foto: H&S)

*The M/S DANHOLM: a cargo ship of 3750 grt., which was built in 1958 at the Ottensener Eisenwerke in Hamburg for the D/S Dania Shipping Company Ltd. in Copenhagen. In 1965 it was sold to Hamburg and renamed the M/S LEANNA. In 1972 it was sold to Nicosia and resold in 1979 to Piræus. In 1980 it was sold to the Thai Merchant Navigation Co. S.A. Panama as the M/S HAPPY WILLING.
(Photo: DMM)*

Finn Heyn Christiansen, blev 10. oktober 1952 på en ekstraordinær generalforsamling valgt ind i bestyrelsen for derefter at overtage formandsposten 26. april 1955 efter Chr. Andresen.

I september 1958 blev aktiekapitalen reduceret til kr. 1.350.000 ved tilbagekøb af egne aktier for kr. 150.000.

I oktober samme år overtog rederiet en nybygning på 6.700 tdw fra Ottensener Eisenwerk, et ret så ukendt tysk værft. Det fik navnet M/S DANHOLM og blev rederiets sidste skib.

I slutningen af maj 1962 købte skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen (24. maj 1926 -) – skibsreder Ivar Lauritzens eneste søn – ak-

tiemajoriteten i »Dania« af læge Finn Heyn Christiansen. En ny bestyrelse trådte til med J. D. Lauritzen som formand. Alexis R. Andresen fratrådte »efter nærmere aftale«. Kontorerne i Amaliegade 33 B blev nedlagt; administrationen flyttedes til Hellestrupvej 14, hvor J. D. Lauritzens eget rederi »Concord Line« (stiftet i 1956) havde adresse. Administrationen blev holdt nøje adskilt – »Dania« var børsnoteret, »Concord Line« var det ikke.

I oktober 1965 blev rederiets skib solgt, hvorefter der blev taget skridt til at likvidere selskabet. Det var ikke blevet fundet betimeligt eller økonomisk forsvarligt at lade »Dania« fusionere med »Concord Line«.

Likvidationen blev tilendebragt i 1966 – og dermed forsvandt et kendt rederinavn fra dansk søfart.

A/S Dampskibsselskabet Dania's 27 skibe 1900 - 1965

Navn	Tons dw	Bygget	Bemærkninger
s/s LILLY ex Tyskland	920	6/1890 Burmeister & Wain nr. 158	Leveret til D/S »Nordsøen« (Alfr. Christensen & Co.). 21. april 1900 købt; omdøbt LILLY. 24. juni 1901 solgt til Rederi-AB George (R. Ronne), Sundsvall, omdøbt GEORGE.
s/s MARY ex SKOTLAND	830	4/1890 Ths. Wm. Smith, North Shields nr. 100	Leveret til D/S »Nordsøen«. 21. april 1900 købt; omdøbt MARY. 29. november 1914 minesprængt i Nordsøen på rejse Härnösand/Methil med trælast.
s/s DAGNY ex NORDSTJERNAN ex CONSTANCE ex BELLMORE	1.550	10/1882 H. McIntyre & Co., Paisley nr. 91	18. november købt fra Wickberg & Sønner, Sundsvall, for DKK 168.822 (GBP 9.000); omdøbt DAGNY. 11. oktober 1916 solgt til D/S Malm, København, for DKK 1.150.000.
s/s LILLY ex HEKTOS	1.650	1890 Flensburger Schiffsbau nr. 110	Købt 4. november 1904 af Flensburger Dampschiffsgesellschaft von 1869; omdøbt LILLY. 9. juni 1917 sænket i Atlanterhavet på rejse Gambia/London med jordnødder; tysk u-båd lagde bomber om bord og beskød derefter skibet med kanonild. Besætningen blev sat i land ved Vianna (Portugal).

Navn	Tons dw	Bygget	Bemærkninger
s/s ALEXY ex ADMIRAL ex ADMIRAL CECILLE	1.550	10/1891 S. P. Austin & Son, Sunderland nr. 173	9. juni 1906 købt fra D/S "Admiral", Esbjerg; omdøbt ALEXY. 16. maj 1915 sunket 4 sømil nord- vest for Utvær efter kollision med 2 engelske tor- pedobåde.
s/s ELY ex EBBA ex CARRIE	2.500	10/1888 Wm. Gray & Co., West Hartlepool nr. 342	Leveret til C. Nielsen & Sons, West Hartlepool. 12. august 1909 købt på tvangsauktion fra D/S »Jyl- land«, Esbjerg; omdøbt ELY. 27. maj 1915 mine- sprængt i Østersøen ved Svenska Björns fyrskib på rejse Methil/Sundsvall med kul.
s/s NELLY ex INGRID ex SHEATON	2.200	10/1888 J. Blumer & Co., Sunderland nr. 91	7. oktober 1909 købt på tvangsauktion fra D/S »Jylland«, Esbjerg; omdøbt NELLY. 22. august 1917 solgt til H. A. Guldager, København.
s/s FANNY ex KAREN ex BENGAR	2.100	7/1887 Craig, Taylor & Co., Stockton nr. 8	Leveret til Steamship Co. Bengar, Liverpool. 28. august 1909 købt på tvangsauktion fra D/S »Jyl- land«, Esbjerg; omdøbt FANNY. 7. april 1914 solgt til Brix Hansen & Co., København.
s/s FLORA	2.500	8/1915 A. Vuijk & Zonen, Capelle an der Ysel nr. 435	Byggepris DKK 415.061. 4. februar 1922 solgt for DKK 470.506 til Matthew Taylor, Methil; omdøbt ABERHILL.
s/s MARY ex GROVEHILL	3.200	1908 Irvine Shipbuilding & Dry Dock Co., West Hartlepool nr. 163	27. januar 1915 købt fra A/B Groveland, Landskro- na, for DKK 482.018; omdøbt MARY. 9. august 1933 solgt til A/B Ansia, Åbo, for DKK 98.000; omdøbt AURA.
s/s ELIE	3.200	4/1921 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 76	Byggepris DKK 2.155.500. 24. november 1944 minesprængt ved Stilo fyr på rejse Gdynia/Køben- havn med koks.
s/s ESTHER MARIA	3.200	7/1922 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 78	Byggepris DKK 818.580. 17. februar 1939 solgt til Kaskina Laiva OY, Kaskö, for DKK 450.000; omdøbt KASTE.

Navn	Tons dw	Bygget	Bemærkninger
s/s IRENE MARIA	3.200	10/1922 Antwerpen Eng. Co., Hoboken, nr. 79	Byggepris DKK 823.032. 9. april 1940 på rejse Bergen/Firth of Forth i ballast. 11. april 1940 ankom First of Forth. 14. maj 1940 beslaglagt af England (bestyrer Broomhill Steamships, Newcastle). 28. nov. 1940 torpederet af tysk U-95 i Atlanterhavet på rejse Milford Haven/Canada i ballast; oprindeligt meldt borteblevet; 20 omkomne.
s/s BIRGIT	3.200	5/1922 Lübecker Maschinenbau, nr. ?	16. maj 1922 leveret. Byggepris DKK 781.286. 9. april 1940 opbragt i Atlanterhavet af fransk krigsskib og ført til Dakar. 10. april beslaglagt; omdøbt SAINT ETIENNE (bestyrer Delmas & Vieljeux, Paris). 24. november 1942 tilbageleveret i Marseilles; tilbagedøbt BIRGIT. 25. november 1942 beslaglagt af Tyskland. 12. juni 1943 sænket af russiske fly ud for Krim.
s/s CYRIL	3.500	3/1925 Lübecker Maschinenbau nr. 212	16. marts 1925 leveret. 9. april 1940 i Blyth. 20. april 1940 beslaglagt af England (bestyrer Hall Brothers, Newcastle). 11. juni 1940 beslaglagt i Casablanca af Frankrig; omdøbt SAINT BERNARD (bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles). 8. november 1942 sænket i Port Lyautey som blokskib; senere hævet. 21. januar 1943 tilbage under engelsk administration som CYRIL. 22. september 1945 tilbageleveret. 11. november 1954 solgt til Reederei Lattmann GmbH, Hamburg; omdøbt WINNIE LATTMANN.
s/s DAN	3.500	5/1925 Lübecker Maschinenbau nr. 199	29. maj 1925 leveret. 7. september 1929 forlist ca. 40 sømil fra Brusterort på rejse Danzig/Helsingfors med kul; 21 omkomne.
s/s TOVELIL ex MONICA SEED	3.700	3/1925 Waterway Shipbuilding Co., Schiedam nr. 127	18. marts 1929 købt for DKK 665.415 fra Seed Shipping Co., Newcastle. 9. april 1940 i Leith. 8. maj 1940 beslaglagt af England (bestyrer The Thompson S. S. Co., London. 27. september 1945 tilbageleveret. 17. december 1959 solgt for GBP 35.000 til Agelef Shipping Co., Piræus; omdøbt AGELEF.
s/s SONJA	3.600	9/1930 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 114	August 1930 leveret. Byggepris DKK 838.832. 11. august 1938 solgt til Haverbeck & Skalweit, Valdivia for DKK 1.075.000; omdøbt CANELOS.

Navn	Tons dw	Bygget	Bemærkninger
s/s DANA	3.600	2/1931 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 115	2. januar 1931 leveret. Byggepris DKK 826.331. 27. februar 1935 solgt til Haverbeck & Skatweit, Valdivia for DKK 910.500; omdøbt ALBERTO HAVERLOCK.
m/s BONITA ex SKULE	5.500	7/1930 Aalborg Værft nr. 39	November 1938 købt fra C. H. Sørensen & Sønner, Arendal, for DKK 1.335.000 som BONITA. 14. oktober 1941 kollideret med svensk s/s BOJAN ved Trelleborg på rejse Luleå/Holtenau med malm. 21 omkomne.
s/s DANBELT ex FORNÆS	4.500	8/1945 Burmeister & Wain nr. 679	Bygget under det dansk-tyske »Hansa«-program til A/S af 6. februar 1943 (den danske stat). 22. maj 1946 købt derfra. 23. september 1946 solgt til Nav. Maritima Bulgari, Sofia, for USD 1.216.736; omdøbt RODINA (Fædrelandet).
s/s DANKLINT ex MARTIN CARL	2.500	1/1924 Helsingør Skibsværft nr. 169	25. oktober 1946 købt fra D/S Heimdal (Martin Carl). 25. marts 1950 solgt til Reederei A. Kirsten, Hamburg, for DKK 625.000; omdøbt VIRGILIA.
s/s DANHOLM ex STENSNÆS	5.300	4/1947 Nakskov Skibsværft nr. 116	Søsat under det dansk-tyske »Hansa«-program til Hamburg-Amerika Linien, Hamburg, som HILLENERTOR. Overtaget af A/S af 6. februar 1943; omdøbt STENSNÆS. 2. juni 1947 købt der- fra. 20. oktober 1955 solgt til Rederi-A/B Iris (C. H. Abrahamson, Stockholm); omdøbt MIRA.
s/s DANFJORD ex SØRVARD	7.150	4/1925 Burmeister & Wain nr. 329	2. januar 1947 købt fra Klosters Rederi A/S, Oslo, for DKK 3.450.000; omdøbt DANFJORD. 9. marts 1948 tøret undersøisk hindring ved Cap Verde- øerne (øen Sal) og kondemneret. Assurancesum DKK 3.900.000.
s/s DANVIG ex LALI	3.340	2/1941 Fredriksstad mek. Verksted nr. ?	22. januar 1949 købt fra Rederi-A/B Disa, Stockholm; omdøbt DANVIG. 1. september 1951 solgt til Finska Ångfartryg A/B, Helsingfors, for DKK 5.400.000; omdøbt DIONE.

Navn	Tons dw	Bygget	Bemærkninger
M/s DANFJORD ex BRYNJE ex FALKENES ex MÜLHEIM- RUHR	7.850	1/1938 Flensburger Schiffsbau nr. 439	1951 købt fra A/S Borgestad (Chr. Knudsen), Porsgrunn; omdøbt DANFJORD. 1. juli 1959 solgt til Atlantica Ltda., Monrovia; omdøbt THEOLAGOS.
M/s DANHOLM	6.700	9/1958 Ottensener Eisenwerk, Hamburg nr. 516	27. september 1958 leveret. Byggepris DK 18.500.000. 25. oktober 1965 solgt til Partenreederei »Leanna« (Ahrenkiel & Bene), Hamburg, for DKK 9.125.000; omdøbt LEANNA.

The Dania Steamship Company Limited 1900 – 1966

Summary

The author of the article, Christian Lund, who passed away in the summer of 2001, spent his retirement writing a biography of Danish shipping and Danish shipping companies based on the knowledge and insight gained from a lifelong attachment to Danish shipping.

Posthumously we bring here Lund's biography of The Dania Steamship Company, which was one of the many new Danish shipping companies to see the light of day around the turn of the last century.

The founder of the shipping company was the 25-year-old shipping man Christian Andersen, who was born on the island of Rømø, a Danish maritime centre towards the end of the age of sail. But Andersen's father was the master of a steamship and the young Andersen was always in the front line when it came to new ideas. After a thorough training in Holland he was contacted by Ditlev Lauritzen, the founder of D/F VESTERHAVET (J. Lauritzen), and with his support The Dania Steamship Company was founded in April 1900 in Esbjerg, the only port in Denmark with a harbour that opened directly on to the ocean. Ditlev Lauritzen became chairman of the board and remained so until his death on Christmas Eve 1935. Christian Andersen was managing owner and with a share capital of 200,000 Danish crowns two 10-year-old steamships were purchased.

Bad times for the shipping industry from 1900 – 1910 gave The Dania Steamship Company its big chance. It raised the necessary capital for the purchase of 3 steamers from a bankrupt shipping company, thus increasing the size of the company's fleet to 7 tramp ships, which were mainly employed in the North Sea and Baltic traffic to the Mediterranean. From 1910 onwards the shipping cargo rates improved and by 1913 Dania was able to pay off its bank debt. In 1916 the firm moved its offices from Esbjerg to Copenhagen.

World War I cost the company four ships and after the war they ordered six newly built ships of a larger type, which could be put into a more extended tramp traffic. A further four ships were acquired before the next great war, including the first motor ship ordered in 1938. By the outbreak of World War II in September 1939 the shipping company's fleet consisted of six ships totalling 22,200 dwt. The occupation of Denmark on April 9 1940 saw this fleet split up. Only two ships were in home waters and they were both lost.

After Denmark's liberation Dania's fleet was reduced to two steamers, but by 1946 the company was already being built up again, amongst other things with the purchase of four steamers and the motor ship DANEFJORD.

Christian Andersen's two sons, Alexis R. and Cyril R. Andersen, started in the company in the 1920's, where they became confidential clerks after completing their training. In 1946 the sons became managing owners, while Christian Andersen placed himself comfortably in the chairman's seat, a post he retained until March 1955, when he became 80. Christian Andersen had watched his shipping company grow to become a respected medium-sized company, but he was disappointed about his sons' lack of interest in maintaining, not to mention expanding the activities of the shipping company. The old ship owner, who had held countless elected posts in the Danish and international shipping world, died in May 1961.

In May 1962 the ship owner Jørgen Ditlev Lauritzen bought a majority of the shares in The Dania Steamship Company and the company's registered office was moved to the Copenhagen suburb of Hellerup, where the shipping company called Concorde Line, also owned by J. D. Lauritzen, had its address. In October 1965 the Dania's last ship was sold, and in 1966 the liquidation of the company was completed.

Kaj Lund: Gibraltar-strædet fra august 1939 til april 1940

Forfatteren, der er kendt viden om i maritime kredse, har et stort og varieret maritimt forfatter-skab bag sig og er nu i gang med sine erindringer. Han har også tidligere bidraget med artikler i museets årbøger i 1964 og i 1986. Nærværende artikel kommer til at udgøre et kapitel i en erindringsbog, der forventes at udkomme i løbet af foråret 2003.

Svitzers bjergningsdamper GEIR var efter den spanske borgerkrigs udbrud blevet flyttet fra Almeria i Spanien til Marseille i Frankrig og senere til Gibraltar. Efter borgerkrigens ophør havde man igen prøvet den strategisk gode station i Almeria, men her havde det været umuligt at opdrive proviant, som tilfredsstillede danske ganer. Derfor lå GEIR i august 1939 ved Gibraltar.

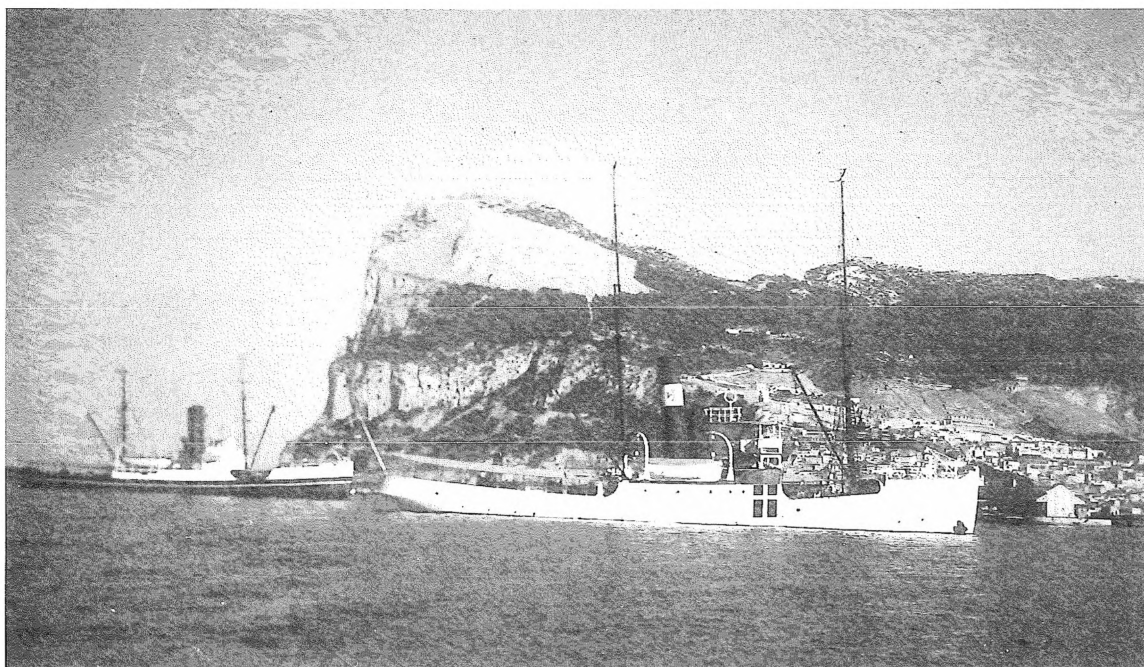
I bugten vest for klippefæstningen lå skibet til ankers et lille stykke uden for havnemolen. Mod nordvest sås den spanske havneby Algeciras med Andalusiens bjerge i baggrunden, mod vest var Atlanterhavet, og mod syd kunne man i klart vejr skimte Afrikas kyst.

I vestlig vind med kraplø kunne de mange ture i land med passagerer i jollen være upopulære blandt de spanske matroser. I østlig vind, hvor skibet lå i læ af klippen, og man havde smult vand og badevejr, var Gibraltar særlig god til at producere skyer.

Det sås tydeligt, hvordan vinden op ad den stejle side dannede hvirvler, der ved toppen samledes til en banke og derefter trak bort for at opløses over Algeciras-bugten som udtømmning fra en fabrikksskorsten.

Gibraltar, den smalle, fem kilometer lange halvø nær ved Pyrenæerhalvøens sydspids, havde siden 1713 været britisk kronkoloni med en flådestation, der beherskede indsejlingen til Middelhavet. Samtidig var Gibraltar transithavn og en af den internationale skibsfarts uundværlige bunkerstationer, hvor mange af de øst- eller vestgående skibe gennem et af verdens mest trafikerede farvande anløb for at fylde kul eller olie. Som regel behøvede de ikke at spille tid med at gå til kaj, men kunne nøjes med at gå langs siden af en olielægte eller en kulhulk, der lå til ankers på reden uden for havnens læmoler.

Flere af disse kulpramme røbede med deres elegante linier og konkave klipperstævn, at her var tale om forhenværende storsejlere, som havde mistet deres rigning. Den største af dem, der endte i denne fornedrelse, var oprindeligt planlagt som femmastet bark og lastførende skoleskib til Det Østasiatiske Kompagni, og Kompagniet havde haft den under bygning i England, da 1. verdenskrig brød ud. Det halvfærdige skrog



Em. Z. Svitzers bjergningsdamper GEIR på Gibraltar red i august 1939. Til venstre den britiske bjergningsdamper RESCUE.
(Foto: Forf.)

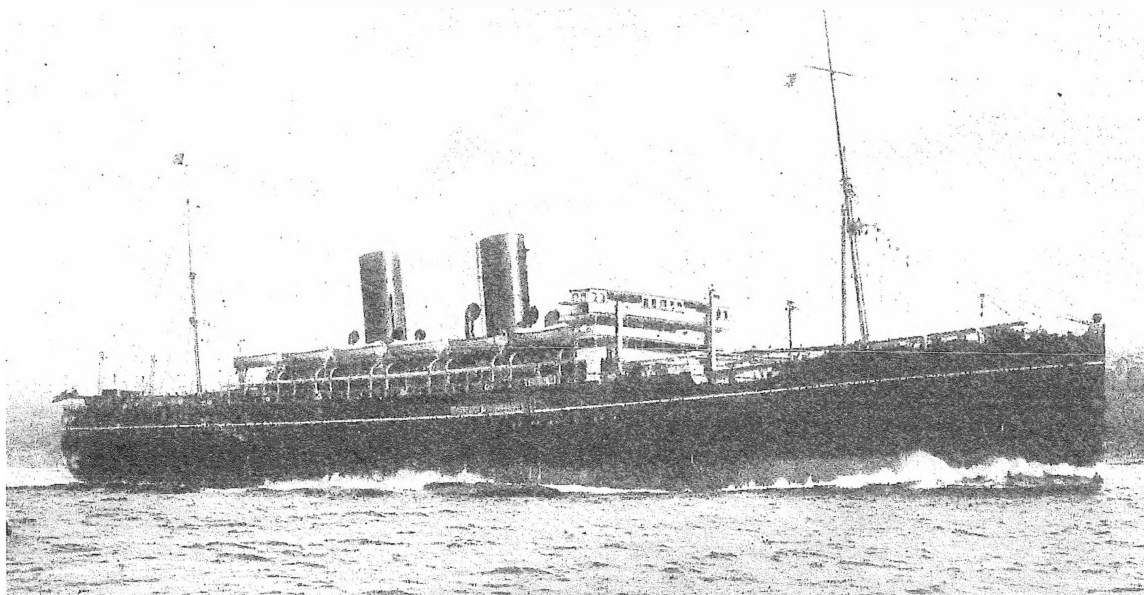
*Em. Z. Svitzer's salvage steamer GEIR in the roads of Gibraltar in August 1939. On the left is the British salvage steamer RESCUE.
(Author's photo)*

blev bugseret til Gibraltar og kom som kulpram, så vidt jeg husker, til at hedde BLACK HAWK. ØK fik efter krigen bygget en ny femmaster, der fik navnet KØBENHAVN.

Til ankers på reden, altid med dampen oppe og klar til afsejling på kort varsel, lå to bjergningsdampere, den engelske RESCUE, og den danske GEIR tilhørende Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise. I dette skib mønstrede jeg den 8. august 1939 som andenstyrmand efter at have gjort tjeneste et par år som enestyrmand og afløsningsfører i Entreprisens små bjergningsskibe i danske farvande.

Jeg var kommet alene fra Helsingør med skib via London, og det var meningen, at jeg hurtigst muligt skulle finde en passende bolig i Gibraltar, så min kone, Eva, og vor étårige Charlotte, kunne følge efter. Det var endda planlagt så detaljeret, at familien eventuelt kunne følges med en maskinmester, der om kort tid skulle afløse i GEIR, og der var penge i Sparekassen til omkostningerne: 800 kr. til rejsen, 100 kr. til flytning af møblerne til Svendborg og 100 kr. til det løse.

Fra Esbjerg til London sejlede jeg med DFDS' rutebåd ENGLAND og var her sam-



Den engelske rutebåd S/S CATHAY (12.000 tons), der bragte forfatteren til Gibraltar. Skibet tilhørte rederiet P.&O. (Peninsular & Oriental Steam Navigation Company).
(Efter postkort)

*The British liner S/S CATHAY (12,000 tons), which carried the author to Gibraltar. The ship belonged to the P.&O. shipping line (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company).
(From a postcard)*

men med en del yngre skibsofficerer, der skulle med Mærskbåde i London. En af dem havde kun fået en sofaplads i en topersoners kahyt. Heldigvis kunne jeg hjælpe ham, da jeg var alene i en dobbeltkahyt. Det var styrmand Troest, en kammerat fra navigationsskolen og søn af skibsinspektøren i Helsingør.

Rejsens fortsættelse fra London til Gibraltar mindes som en fire dages luksus-tur med den 12.000 tons engelske rutebåd S/S CATHAY, som tilhørte det store rederi

P.&O. (Peninsular & Oriental Steam Navigation Company). Selv om jeg sejlede på turistklasse, nød jeg som professionel sømand at være passager i uvant komfort og med tre festmåltider om dagen serveret af indiske opvartere. Til hver lunch nød jeg at kunne vælge mellem utallige karryretter, og de indiske opvartere nød at forklare mig hvilke krydderier, de indeholdt.

Stambesætningen

I GEIR blev jeg godt modtaget af førstestyr-

mand Erik Dyhr, som havde gået en klasse over mig på Navigationsskolen. Siden havde han været et par år i Marinen, uddannet til søløjtnant i Reserven, og derefter andenstyremand i GEIR i tre år afbrudt af en ferie i Danmark, hvor han blev gift i Svendborg med viceborgmesterens smukke datter.

Fru Dyhr, der nu havde en lille datter, havde boet to gange i Gibraltar og to gange i Marseille og flyttede loyalt, hver gang GEIR skiftede station. For tiden var hun i Marseille, mens hendes mand søgte lejlighed i Gibraltar.

Sådan var det at være gift sømand i Svitser.

Også andre af de danske skibsofficerer havde deres familie hernede. Hovmester Sørensens og tredjemester Jørgensens koner, der også havde babyer, boede for tiden endnu i Marseille, førstedykker Truelsens spanske kone boede i Alicante, og telegrafist Nissens kone var nylig kommet til Gibraltar og havde fundet et møbleret værelse, der kostede mere, end de havde råd til.

Af de elleve danske besætningsmedlemmer mangler jeg at nævne tre ugifte, nemlig kok Nielsen, andendykker Mikkelsen og andenmester Christensen, og to gifte, nemlig kaptajnen, hvis kone var i Danmark, og første maskinmester, der vistnok også var gift i Danmark, men han stod for afløsning kort efter min ankomst, og hans navn har jeg glemt.

Og så var der kaptajn Møller Madsen, som hadede sømandskoner. De var ham til så meget besvær, skønt han ikke selv rørte en finger for at lette besværet for ægtefællerne, når bjergningsdamperen pludselig



Førstestyrmænd Erik Dyhr (t.h.) og forfatteren under et hvil på GEIRs hækklønning.

(Foto: Forf.)

First mate Erik Dyhr (on the right) and the author having a rest on GEIR's stern rail.

(Author's photo)

skulle ud på »forretning«, eller når den på kort varsel skiftede station. Han havde luftet sine synspunkter over for Erik Dyhr og fortalt, at da han sidste gang efter fem års fravær kom til København med skibet, sendte han sin kone hjem, fordi det var for dyrt at bo på hotel.

Man kan kalde Møller Madsen for sømand i gammeldags forstand. I sammenligning med skibene derhjemme var GEIR

elendig vedligehold, og Erik Dyhr var fortvivlet over, at skipper nægtede at ofre penge på maling, så skibet kunne se godt ud. Til gengæld fik vi lov til at holde skuden ren, og bjergningsmaterialet var altid i perfekt orden. Møller Madsen tilbragte selv meget tid på dækket, siddende i en stol og ryggede sin kæmpecigar eller travende frem og tilbage på agterdækket, som om han var utålmodig efter at komme ud på »forretning«. Han deltog ikke i det daglige skibsarbejde, men skulle der splejse en af de tykkeste ståltrosser, kunne Dyhr og jeg vanskeligt få lov at hjælpe til, for det var efter hans mening et rigtigt sømandsjob. Begrebet »at lede og fordele arbejdet« stod ikke i hans ordbog.

Hvad den menige besætning angår, er det beskæmmende, men karakteristisk, at de danske officerer egentlig ikke bekymrede sig for deres private forhold, skønt vi vidste, at nogle af dem var gift og havde børn. Vi havde fire matroser: Portugiserne Rafael, Juan og Guillermo samt spanieren Sebastian. Desuden var der to spanske og to portugisiske fyrbødere samt tømmeren, smeden og messedrengen, der var spaniere.

De menige boede forude, de tre sidstnævnte, som ikke havde navne, men tituleredes henholdsvis Carpentero, Herero og Camarero, logerede i hver sit kammer under bakken, de øvrige otte under hoveddækket forude i to snævre, mørke firemands lukafer under forhold, som svarede til skibets alder. GEIR var bygget 1908 i Bremerhafen. Skibet, der var navngivet efter den uddøde islandske gejrfugl, havde i sine første år haft station i Reykjavik.

Som en slags bådsmand i den daglige rutine om bord kom jeg hurtigt til at beherske omgangssproget mellem officerer og menige, der var en blanding af engelsk, spansk og portugisisk. Det forhindrede ikke, at jeg i ledige stunder studerede mine lærebøger i castellansk. Ved et tilfælde opdagede jeg, at messedrengen (Camarero), der faktisk hed José, hverken kunne læse eller skrive, og som en udfordring gik jeg i gang med at undervise ham. Det lærte i hvert fald jeg meget af.

Agterude under dæk boede skipper, førstestemester og hovmester Sørensen. Vi andre otte havde vore små næsten ens étmandskamre midtskibs, fire i hver side med maskincasingen, kabyssen og tømmer-shoppen i midten. Det havde været praktisk og lunt i skibets første mange år med arbejdsområde i Nordatlanten, men med station i Middelhavet gav placeringen omkring maskincasingen overflod af varme i kamrene. Oven i købet lå mit kammer lige ud for en altid åben kabysdør,

Mit kammer målte knapt to gange to meter, og møblementet bestod af en sofa med underskuffe til køjetøj, et skab og en servante, hvis låg dannede bordplade. Desuden fik jeg »Carpentero« til at lave mig en bogreol.

Gibraltar indefra

I fritiden beskæftigede jeg mig først og fremmest på at finde en bolig i byen for Eva og Charlotte. Der skulle til stadighed være mindst halv besætning om bord i bjergningsdamperen, og næsten hver anden aften blev jeg roet i land for efterhånden at forstå, at de spændte politiske

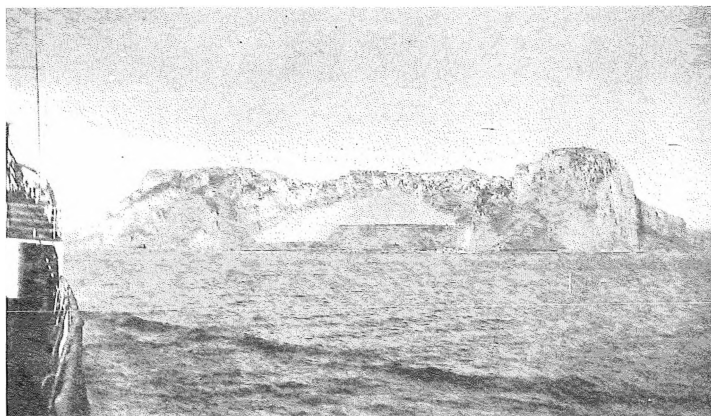
forhold havde gjort det svært for civile i denne fæstningsby at finde en anstændig bolig til rimelig pris. En anstændig bolig ville blandt andet sige, at den skulle have eget anlæg til opsamling og opbevaring af regnvand. Alternativet var at købe vandet spandevise af de afrikanske vandbærere.

Byen strækker sig langs klippens vestside helt ned til sydspidsen, Europa Point, og består bare af en hovedgade med bygninger i fortrinsvis spansk arkitektur. Nogle steder kravler husene dog op ad skråningen, så de korte sidegader optræder som stejle trapper.

Den civile befolkning, de ægte »Rockscorpioner«, født på stedet, var hovedsagelig af spansk, arabisk og jødisk afstamning. De dominerede handel og industri, men det var indere, som førte an i turistbranchen med butikker bugnende af kinesiske udskæringsarbejder, japanske tekstiler og mauriske lædervarer.

Gadelivet var præget af soldater med stålhjelm og tasken med gasmasken på ryggen. Om aftenen var der skæg og ballade i de store soldaterrestauranter og kabaretter, som efter sigende havde mistet i standard ved udvisning af de ungarske dansepiger, de populære »Steppehøns«, og efter at flådens nyindkaldte reservister havde taget byen i besiddelse.

Ville man i det grønne, måtte man begive sig ned til halvøens sydspids, til Alameda Gardens med skyggefulde cypresser, citrus-træer og et blomsterflor, som her i august tørstede stærkt efter regn. Her uden for byens sydmur kunne man også besøge den lille Trafalgar kirkegård, hvor Nelsons helte hviler, og lige rundt hjørnet på sydøstsi-



Gibraltarklippen set fra øst. Bemærk den glatte, cementerede flade i midten til opsamling af regnvand.

(Foto: forf.)

The Rock of Gibraltar seen from the east. Notice the smooth cement surface in the middle for collecting rainwater.

(Author's photo)

den kunne man se abegrotterne, men sjældent nogen aber.

Nord for »The Rock«, hvor klippen falder stejlt ned, er terrænet helt fladt. Her lå byens kirkegård og de britiske kolonisters traditionelle polo- og væddeløbsbane, der nok snart ikke mere var legeplads. Her så jeg hundreder af soldater i gang med at fylde sandsække, og man mente, at her skulle anlægges en flyveplads.

Det britiske territorium var afgrænset fra Spanien af »La Linea« med et højt jerngitter og et tæt pigtrådshegn, og der holdtes skarp vagt ved den eneste port, der førte ud til Ingenmands Land og til Spanien. Det så nu ikke ud til, at Francos nye Spanien respekterede den kilometerbrede neutrale zone, for her myldrede det af spansk mili-

tær, og der blev gravet og gravet – helt ind til en halv snes meter fra jerngitteret.

Nordfra kunne man komme et lille stykke om på østsiden, hvor klippen ellers skræner helt ud til havet. Her er dog lige plads til Catalan Bay, en idyllisk bugt, hvor et lille fiskerleje trykker sig ind mod bjerget. Det var et yndet badested, men jeg fandt det dog mest charmerende en stille søndag morgen, hvor jeg var kommet tidligt og var næsten alene bortset fra sortøjede fiskerbørn, der ledte efter muslinger mellem stenene, og hvor vandet var stille og helt klart, så man tydeligt så fiskene, der ikke blev forstyrret af en flok larmende sol-dater.

Over alt dette rugede den vældige klippe med sin hvide sky over bjergryggen, sine store kanoner, sine kilometervis af tunneller, elektriske tog, elevatorer, kolossale vand-reservoirer og depoter af ammunition, brændstof og fødemidler til – hvem ved hvor lang tid.

Helt anderledes var forholdene et år tidligere, fortalte dykker Truelsen. Under den alvorlige septemberkrise var Storbritannien så uforberedt, at Gibraltar kun havde to stykker antiluftskyts og ingen beskyttelsesrum for civile. Kort efter blev General Ironside udnævnt til guvernør for kronkolonien.

Nu så man tanks, militærbiler og luftskyts over alt, og vældige forsvarsarbejder blev sat i gang. Hvad der skete inde i selve klippefæstningen, måtte man nøjes med at tænke sig til, men man kunne da se, at der skete noget ude ved polo- og væddeløbsbanen, og flere af byens store pladser var bare

store huller, hvor der arbejdedes en snes meter i dybet med betonstøbning og pumpning af grundvand.

Allerede kort efter min ankomst oplevede jeg en afprøvning af de nye gasmasker, og flere nætter holdtes mørklægningsøvelser, hvor alle lys var slukkede i byen og havnen, såvel som i skibene på reden. Jeg trak gardinet for køjet, og der blev godt lunt i mit lille kammer.

Og det blev september

Hjemmefra røbede Eva, hvad hun må have vidst længe, at vi kunne vente familieforøgelse, og det stod klart, at dette vejede tungt for, at hun måtte udskyde rejsen. Vor lejlighed i Helsingør blev overtaget af min afløser i S/S BIEN, og foreløbig flyttede hun til Svendborg, tæt på min øvrige familie, for der at afvente, hvordan verdenssituationen artede sig.

Verdenssituationen artede sig på den måde, at Hitler den 1. september marcherede ind i Polen, og to dage senere erklærede Storbritannien og Frankrig krig mod Tyskland.

I GEIR havde vi i radioen hørt om krigens udbrud, og fra skibet var vi i første parket som tilskuere til, hvad der skete på Gibraltar red. Her forsvandt den engelske krydsereskadre og blev afløst af tre franske slagskibe og en destroyerflotille. Tilbage blev en halv snes travle engelske ministrygere og alle patruljebådene. Hele tiden ankom nye små grupper af eskortedestroyere, som snart efter forsvandt igen ind i Middelhavet eller nordpå.

Ministrygerne kæmmede ustandseligt indsejlingen og bugten, mens flyvere og

destroyere afpatuljerede strædet. Patruljebåde sørgede for, at alle mistænkelige fartøjer blev beordret ind i bugten til kontrol, og allerede de første dage blev der taget et par stykker med kontrabande, blandt dem en græker med brændselsolie til tyske ubåde og et par tyske skibe, som havde ført falsk flag.

Her inde i bugten lå som regel et halvt hundrede lastbåde, mest engelske, og pludselig var de alle sammen blevet malet grå. Det samme var sket med bjergningsdamperen RESCUE.

Den 23.000 tons P.&O.-passagerbåd STRATHEDEN, der ankom planmæssigt, havde sidste gang været hvid. Nu var den grå fra mastetop til vandlinie. Selv køjerne var malet over, og der var klistret papir over glasdørene. Vi så det tæt på, for skibet havde haft en grundstødning, og det blev vore dykkes job at undersøge skibet for bundskader.

Oplysningerne hjemmefra om, at der skulle udbetales 200 % risikotillæg i danske skibe, når de befandt sig i krigszonerne, herunder de krigsførende landes havne, blev straks fulgt op af instruks fra rederiet om, at GEIR skulle skifte station til den neutrale havn Tanger.

Da jeg første gang hørte en englænder tale om Tanger, forstod jeg ham ikke, fordi det lød som »Tendia«. På mange andre sprog staves det Tanger, men en spanier får det til at lyde som »Tanghrír« og en franskmænd som »Tangsjé«. Vi danskere kalder Tanger for Tanger, hvad jeg finder mundret og logisk.

Før vi afsejlede, skulle der naturligvis fyldes kul, og den 8. september gik GEIR

langs siden af en flot gammel forhenværende fuldrigger (uden rig) og fik fyldt brændselsbeholdningen op så rigeligt, at vi havde et par ubekvemme ekstra tons på agterdækket. Samme dag afsejlede vi sydvestpå til den neutrale havn Tanger på den anden side af Gibraltarstrædet. Det var blot tre-fire timers sejlads, før vi ankrede på Tangers red i læ af en vældig bølgebryder.

Fandango i Tanger

Tanger i det nordvestlige hjørne af Nordafrika havde siden oldtiden haft strategisk betydning og derfor altid været katebald mellem nationerne. Det blev i 1939 betegnet som Tanger-Zonen, et område på ca. 370 kvadratkilometer, som efter en aftale fra 1923 mellem England, Frankrig og Spanien skulle være demilitariseret og neutralt. Officielt havde den marokkanske sultan overhøjheden, men under international kontrol, Selve byen havde ca. 80.000 indbyggere, heraf 50.000 marokkanere, 7000 jøder og resten europæere, især spaniere.

Bag den store mole, der ydede læ for voldsomt vejr fra Atlanterhavet lå GEIR de næste syv måneder til ankers det meste af tiden med ild under kedlerne og telegrafisten på lyttevagt, som altid klar til afsejling på kort varsel. Det vil sige, at kom der udkald til en »forretning«, en bjergning, bugsering, dykkerundersøgelse eller lignende, ville der i løbet af højst et par timer være fuld damp på kedlerne, og de ilandværende besætningsmedlemmer ville være kaldt om bord.

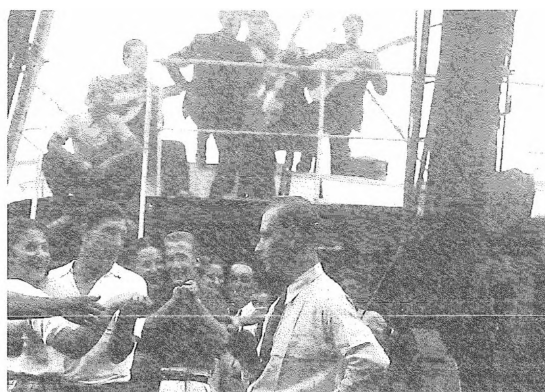
De fleste af skibets spanske og portugisiske matroser og fyrbødere var fulgt med til den nye station i Tanger, hvor nogle af dem endda havde slægtninge og venner.



Guillermos fandango med festlig opdækning ombord. Selv troner han for bordenden.
(Foto: Forf.)

*Guillermo's fandango with the table laid for a feast on board ship. Guillermo himself is seated in his throne at the end of the table.
(Author's photo)*

Gensynet med disse blev en søndag i begyndelsen af oktober fejret af matros Guillermo ved en storstilet fest på skibets for-dæk. En rigtig spansk »fandango«.



Flamenco-musik på bakken (øverste dæk) ombord på GEIR.
(Foto: Forf.)

*Flamenco music in the mess (top deck) of the GEIR.
(Author's photo)*

Allerede om formiddagen ankom gæsterne belæsset med forsyninger til den store, kolde anretning: Kyllinger, grønsager, oliven, brød, frugt, øl og vin samt et orkester, der begyndte at spille, allerede mens man var i gang med at tilberede herlighederne og rette an ved et improviseret langbord mellem forlugen og skanseklædningen, og vi danske fik som diskrete tilskuere lejlighed til at overvære fri og utvungen livsglæde, hvor ingen syntes genert over at være lidt snavset, hullet eller laset.

En af gæsterne viste sig at være perfekt, øresønderrivende flamencosanger, som lykkeligvis blev akkompagneret af orkestrets meget dygtige guitarist. Der blev danset – flamenco enkeltvis og både tango og lambeth walk parvis. Et par af mandfolkene foretrak at sidde på lønningen med deres fiskesnører, og de fangede selskabets aftensmad, mens tre halvnøgne rollinger

hang i kabysdøren og studerede, hvordan en dansk kok laver brun sovs.

Cadiz-intermezzo

Før krigens udbrud stod GEIR lige for tur til at skulle have sin årlige dokning og bundbehandling i Gibraltar. Nu valgte man i stedet en neutral havn, nemlig Cadiz i Spanien, der blev besøgt i slutningen af Oktober.

Ingen havde på dette tidspunkt bekymringer for risikoen ved at sejle ud. Danmark var jo neutralt land, og vi havde oven i købet indgået en særlig ikke-angrebspagt med Tyskland. Ganske vist havde vi allerede hørt i radioen og læst i danske aviser om S/S VENDIA, som den 30. september på en rejse i ballast til England efter en last kul til Danmark var blevet beskudt og torpederet af en tysk ubåd, men det var da vist en fejltagelse.

Et par af vore fyrbødere, som havde været aktive i den spanske modstandsbevægelse, sagde op med det samme, da de fik at vide, at skibet skulle til Franco-Spanien. Førstedykker Truelsen skulle heller ikke med til Cadiz, men benyttede lejligheden til at holde en uges ferie i sit hjem i Almeria. Han (eller fru Truelsen) var ikke interesseret i at holde ferie i Danmark, og han klarede sig i reglen med denne ene uges ferie om året.

Skibet kom ikke i dok straks efter ankomsten, men måtte vente til ankers på reden. Så blev motorbåden sat i vandet, og mange fik lejlighed til besøge den smukke by som turister for en dag.

Siden jeg som dreng havde læst i bogen »Peder Most« om skonnert KARENS MIN-

DE's anløb af denne havn, havde jeg set frem til at opleve en rigtig spansk by. Jeg af lagde to besøg og hentede to vidt forskellige indtryk. Det ene var en tur i hestedroske rundt om byen, der ligger på en smal tangete, omgivet af vand på de tre sider, så man kørte det meste af tiden ad palmekantede strandpromenader, men fik dog den uventede voldsomme kontrast af vestsidens vældige mure direkte ned i Atlanterhavets bølger. Droskemanden viste os alle de officielle seværdigheder: Dejlige parker med flotte monumenter og prægtige katolske kirker. Men det hørte næppe til hans program, at han i en af hovedgaderne måtte bakke et stykke tilbage for en bil.

På min anden landgangstur gennemtravede jeg byen til fods og besøgte blandt andet markedet, hvor man fik det indtryk, at det eneste, de havde nok af her, var oliven, mandler, vin, toiletpapir og soldater. Soldater var her i tusindvis, mest drenge med gevær og revolver, elendig uniform og endnu elendigere fodtøj, men nogle af officererne var flotte. Det var General Francos sejrige elite.

Byens huse, de klassiske tre-etagers bygninger med altaner og blomsterkasser, syntes uberørte af de tre års borgerkrig, men civilbefolkningen bar præg af, hvad der var foregået, magre, halvsløje og sølle i tøjet. I de halvtomme butikker var varerne dyre og dårlige, og så var der rod i pengesagerne. Småpenge var næsten ikke til at opdrive, så mange brugte frimærker som småpenge.

Vor hovmester jamrede sig over, at han hverken kunne købe smør, æg, sukker, flæsk eller kartofler. Sweet potatoes kunne



Atlanterhavets møde med Cadiz.
(Foto: Forf.)

The meeting of the Atlantic with Cadiz.
(Author's photo)

man få, men søde kartofler er nu ikke morsomt i længden..

Hvad betalingen for dokningen angik, så var der også besværligheder, skønt Svitzer havde rigeligt med penge stående i landet. Det var bjergeløn fra tidligere forretning, som ikke kunne føres ud af Spanien. Værftet ville ikke modtage betaling for dokningen i pesetas, men forlangte engelske pund, og dem var det ikke nemt at få hevet ud af England.

Kul var det naturligvis ikke til at opdrive i Cadiz, og under tilbageturen til Tanger anløb GEIR derfor Gibraltar for bunkring og proviantering. Her kunne man stadig få alt undtagen rugmel.

Familiesammenføring

Der var stor gensynsglæde om bord, da damperen fra Marseille ankrede i Tangerbugten, og en motorbåd kom langs siden af GEIR medbringende tre unge danske sømandskoner, alle tre med en baby på armen. Selv var jeg glad på kammeraternes vegne, men trist, fordi Eva og Charlotte ikke kunne være med i dette glade selskab.

En undtagelse fra de glade var kaptajn Møller Madsen, som benyttede lejligheden til at skumle og fremhæve, at skibsofficererne på bjergningsskibe stationeret i udlandet ikke burde have deres koner med. Det gav altid en masse forstyrrelse og be-

kymring og rod, hver gang der var »forretning«.

Der var noget andet, skipper ikke kunne lide, og det var første maskinmester. Skønt de begge boede agter og spiste sammen i salonen, talte de sjældent sammen på urban vis. Til gengæld talte skipper tit om førstemester og beskyldte ham for at være en forbandet nazist. Hvor førstestesters sympatier lå, ved jeg ikke, men han var belæst, hvad der også irriterede Skipper, og havde blandt andet Goethes samlede værker stående på en reol i sit kammer. – Ham Goethe, var han ikke nazist? Og hvad med de mystiske sager, han stod ved felt-essen på fordækket og svejsede og loddede. Det lignede helvedesmaskiner. Værst var det, at mester elskede at provokere og drille den gamle, der komplet manglede humoristisk sans og lod sig lokke ud i absurde politiske skænderier.

Derfor blev kaptajn Møller Madsen glad, da der den første november ankom en ny førstemester, som oven i købet ikke havde sin ægtefælle med på slæbetov. Han havde jo desværre heller ikke som planlagt kunnet være rejsefælle for mine piger og havde for øvrigt haft en besværlig tur, først over land til Italien, derfra med skib til Portugal, så med tog og bil til Gibraltar og endelig med rutebåden GIBEL DERSHA til Tanger. Jens Mathias Hansen var en hyggelig, pibe-rygende Svitser-veteran, der var gavmild med eventyrlige skrøner fra PRESERVER og PROTECTOR, de helt store bjergningsskibe i Rødehavet og Det indiske Ocean.

Vor gamle førstemester (»nazisten«) fik en nemmere hjemtur med bus til Tetuan, derfra fly til Rom og så med tog gennem

Tyskland. I bagagen havde han ikke plads til samtlige bind af Goethe, så han skænkede mig et halvt dusin bind, bl.a. »Den unge Werthers Lidelser« og »Valgslægtskaberne«. De var begyndelsen til min bogsamling, der også blev alt for stor, inden det blev min tur til at rejse hjem.

Tanger-turister

Det var som nævnt en fast regel, at mindst halvdelen af besætningen altid skulle bemande sig om bord i bjergningsdamperen, og at de ilandværende skulle kunne tilkaldes på kort varsel. Vi to styrmænd havde således vagt om bord hvert andet døgn. Før førstestyrmand Erik Dyhr Nielsen fik sin familie til Tanger, udnyttede jeg de fleste af mine frivagter og var ofte i land i byen, der ligger så smukt på skråningerne over bugten. Den østlige del var præget af store, moderne bygninger med europæiske forretninger, og kysten var her udviklet til en pragtfuld lido med palme-promenade, hundreder af badetelte og flotte turisthoteller.

Vestsiden af byen var domineret af arabisk bebyggelse på skråninger, der faldt stejlt ned mod havet. Øverst tronede sultanens palads, der på dette tidspunkt blev benyttet som en slags museum kombineret med maurisk tesalon. Her var en dejlig gammel have med palmer, granatæbler, citrontræer og murene beklædt med blomstrende bougainvillea.

For at komme til paladset måtte man gennem Souk'en, den mauriske bydel, ad smalle, smalle gyder og stejle trapper. Mange stræder var blot en alen brede og ikke unødvendigt propre. Man skulle faktisk se

sig for, hvis man ikke ville træde på en levende unge eller et dødt dyr.

Når man skulle i land fra GEIR, blev man roet i jollen ind til en af trapperne i den store bølgebryder. Man travede ind ad molen og over en plads med optrukne fiskerbåde, gik gennem en portbygning med lempelig toldkontrol, forcerede en flok pågående tiggere og fidusmagere og passede den første af byens mange moskeer, før man pludselig befandt sig i en forholdsvis bred gade, der delvis bar et spansk og et fransk præg med forretninger, restauranter og cafeer.

Et særpræg, som især huskes, var de talrige banker og vekselererkontorer. De fleste havde tilsyneladende kun et enkelt lokale, hvis facade eller væg ud mod gaden udgjordes af det sædvanlige stålrullegardin, som udelukkede enhver tvivl om, hvornår butikken var åben eller lukket.

Som internationalt område, der administreredes i fællesskab af England, Frankrig og Spanien, bar Tanger præg af, at ingen af de tre nationer pressede på for at optræde som hovedadministrator. Det gjaldt i hvert fald pengevæsenet. I GEIR fik vi for eksempel vore kontanter udbetalt i Gibraltar-pund, som vi derefter selv vekslede oppe i byen til francs eller pesetas. Det blev noget af en sport at få vekslet sine penge til den bedst opnåelige kurs, og det fik man ikke altid i de flotte banker eller de små, middel-ærlige vekselerere. Som regel fik jeg den bedste kurs hos de helt beskedne pengevekslere, der havde et minimum af drifts-omkostninger i form af en klapstol i rendestenen og et skilt ved fortovskanten.

Vekselerere og andre gadehandlende var parate til at flytte sig på kort varsel, for også færdselsreglerne syntes her at være et internationalt kompromis, der tillod at køre på fortovet og i højre eller venstre side efter behag. I mange forhold syntes myndighederne at vende det blinde øje til og at deltage i et hørligt og synligt »Never Mind«, mens verden udenfor stod i brand..

Den glade hovedgade førte op ad bakke til »Grand Soco«, det store marked, hvor der især handlede frugt og grønsager, og videre til »Petit Soco«, hvor kød og fisk solgtes under måske lidt bedre kontrol og properhed.

Vor hovmester handlede meget på kød- og fiskemarkedet. Selv holdt jeg mest af det store marked, hvor man ikke bare kunne få billig frisk frugt, men også alle tænkelige nyttige og unyttige sager. Desuden var »Grand Soco« et af de steder, hvor man oplevede arabernes traditionelle underholdning som slangedressøren med sin fløjte og oplæseren, der sad i en stor tilhørerskare og læste fra højre til venstre af en maurisk eventyrbog. På dette marked havde de også en gammel, tandløs recitator, der fremsagde digte eller eventyr til eget akkompagnement : Dum – dumdum – dum – dumdum – på sin lille tromme.

En populær underholdning for europæerne her i Tanger var at overvære det baskiske boldspil fronton eller pelota basque, også kaldet jai-alai, som jeg havde oplevet første gang otte år tidligere, da jeg blev vist rundt i Shanghai af unge Karl Eskelund. Spillet havde to tiltrækkende momenter, dels at tilskuerne selv på en måde spillede

med i en totalisator, der kun tillod en indsats på højst fem francs pr. spil, dels selve sporten, hvor to spillere ad gangen med en lang, smal kurv i den ene hånd slynger den hårde bold mod en mur, skiftes til at gribe og slynge og søge at få modstanderen til at gribe fejl. Banen her var ca. 40 meter lang, hvad der gjorde det til et hårdt spil.

Fronton-salen blev flittigt besøgt af folk fra GEIR. De havde hver sine favoritter blandt de svedende spillere, som til gengæld loyalt sørgede for, at der altid var en vinder og en taber.

Var man ude efter særlige oplevelser i byen, kunne det være praktisk at gøre brug af en fremmedfører, som det ikke var svært at få fat i. De sværmede om europæere, der så ud til at være nyankomne, med tilbud om at vise vej til de rigtige steder og de rigtige piger. Sådant en professionel turistlods var tiårige Abdul, som især tog sig af søfolk og i reglen var at finde ved porten inden for den store mole. Han bar fez, pludderbukser og sommetider tøfler (babouches), og han var glatraget med undtagelse af baghovedet, hvor håret sad i en kort pisk for at kendetegne, at han tilhørte Riff-stammen. Desuden havde han som stammemærke et stort ar i hver tinding. Abdul var ikke bare »lods«. Han solgte aviser og alt, hvad der i det hele taget lod sig sælge. Han talte engelsk, tysk, fransk og spansk foruden arabisk og bandede lige godt på alle sprog. Han røg mange cigaretter og sagde ikke nej til en cigar og var en charmerende lille slyngel, som jeg har mistænkt for at være den, der stjal kokkens tegnebog.

Ved byporten kunne man også træffe Selim, en gammel, snu araber, der påstod, at

han hovedsagelig levede af, at jeg gav ham en franc, hver gang jeg var i byen. Selim var berejst over hele Europa som artist og havde også været i København et par gange, før han fik brok og måtte holde op. Selim var 60 år, havde en datter på fire uger og et strålende humør – undtagen når vi skulle til at tale om den franc. Så blev hele tilværelsen lutter elendighed og hans ansigt forandredes, så han nøjagtigt lignede den 109-årige tigger, som på lune solskinsdage sad på fortovet i en af de små sidegader til »Petit Soco«. Selim fortalte, at de også havde en tigger på 126 år, men han kom ikke ud i solen mere.

Byens omegn bød ikke på egentlige seværdigheder udover saltudvindingsanlægget ved kysten øst for byen, fiskekonservesfabrikken lidt længere østpå og endnu længere rundt om bugten det lille slot »Villa Haris« med sin berømte smukke botaniske park. Nu var det en restaurant, som man promoverede ved at udsprede rygter om, at den oprindeligt havde tilhørt den berømte tyske spion Mata Hari, men det var vist løgn.

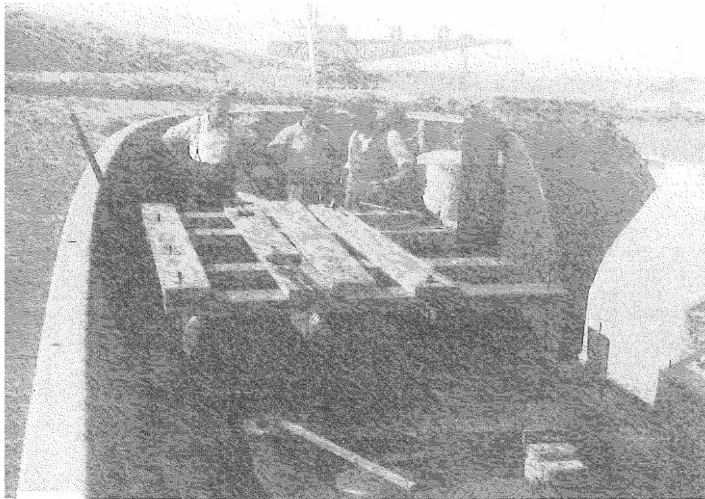
Et par gange lejede jeg en cykel for en tur i omegnen. Den gik hver gang til nogle højdedrag, hvorfra der var en uforglemmelig udsigt sydpå mod bjergene og nordpå over strædet til Spanien og Gibraltar-klippen, som altid havde sin lille sky hængende over toppen, størst når vinden kom fra øst.

Hvis det var skibsfarten i Strædet, de store konvojer og eskorteskibene, man var interesseret i, gik det bedst med en kraftig kikkert. Kikkerter i det helt store format, det havde nogle af d'herrer journalister,

turister eller små-spioner, som sad i række hver dag i liggestolene på luksushoteller-nes nordvendte terrasser.

Under ture i byens udkant kunne man møde to forskellige skabninger, der arbejdede hårdt. Den ene var det lille æsel, der måtte bære kolossale byrder, ofte ad stejle veje, og sommetider kunne man endda se æslets ejer sidde på toppen af læsset under en skyggende parasol.

Den anden hårdtarbejdende skabning var kvinden. Jeg mener ikke hende, der kom trippende i byen med slør og broderede tøfler, men den anden, som jeg ikke ved bedre end at kalde bondekonen, og som kom travende bag efter æslet og parasol-manden med bare fødder, opkiltede skørter og sækkelærred



Konstruktion af en redningsflåde på GEIRs agterdæk.
(Foto: Forf.)

The construction of a life raft on the stern deck of the GEIR.
(Author's photo)

svøbt om ankler og lægge, og så slæbte hun næsten lige så stort et læs som æslet.

Derude er stadig krig

Midt i november blev der travlhed om bord i GEIR med bygning af to redningsflåder efter direktiv fra de danske søfartsmyndigheder, som også havde sendt konstruktionsplaner. Flydemidlet var seks olietønder i hver og i øvrig svære planker. De blev udstyret med vand- og brødtanke og skulle også have haft hver en kogekasse og en beholdning af islandske trøjer, men det kunne vi ikke skaffe i Tanger. Det blev et par enorme monstremmer at have liggende i en bjergningsdamper, der i forvejen var fyldt op med specielt materiel. Det skal forstås, at dimensionerne på disse flåder var beregnet efter besætningens størrelse og ikke efter skibets. I forvejen havde GEIR af redningsmidler dykkerbåden, motorbåden og jollen, der alle var udstyret med redningsmidler. De to førstnævnte kunne hver især medtage hele besætningen.

Nu håbede vi bare, at der ikke blev brug for dette materiel. Foreløbig hyttede vi os i en neutral havn, lyttede til kanonerne, når der af og til var skærmydsel i strædet, og så læste vi aviserne. Der kom stadig aviser fra Danmark om end med store forsinkelser og stadig med oplysning om flere sænkninger af danske skibe. Tanger havde sine lokale aviser på engelsk, fransk og spansk. Den engelske og den franske var naturligvis antityske, medens den spansksprogede virkede neutral, og den købte jeg, når jeg havde ærinde i land. Desuden øvede jeg mig i det spanske ved at svede mig igennem »El Conde de Monte Cristo«, som dykker Truelsen havde lånt mig.

Ramadan

Her som i Danmark, om end med breddegradens temperaturforskel, begyndte man at mærke efteråret i midten af oktober, hvor det faldt i med blæst og regn, ofte torden, og danskerne fandt sokker, vest og jakke frem til arbejdsbrug. Muslimerne holdt i denne tid deres årlige Ramadan, hvor de i en hel måned ikke må indtage føde, helst heller ikke vand og slet ikke ryge, så længe solen står på himlen.

Dette fik os til ofte at diskutere, hvordan en rettroende muhamedaner ville klare spiseproblemet, hvis han eller hun befandt sig på en ekstrem nordlig eller sydlig breddegrad, for eksempel i Grønland, hvor solen om sommeren ikke kommer under kilingen i flere måneder.

Her spiste de et måltid klokken fem om morgenen, og så fastede de, indtil der om aftenen lød et kanonskud ud over byen og bugten. Skuddet var signal til, at det glimtede hele havnen rundt af tændstikker og lightere for den første smøg, og så kastede de sig over kødgryderne.

For mange sluttede Ramadanen med festligheder i to eller tre uger, og påfaldende mange optrådte i ny kjortel (djellaba) og nye, hvide babouches. på fødderne. Mange flere børn end før havde fodtøj på i denne tid, og de foretog sejlture i bugten i overfyldte både, Kun drengene, naturligvis. Langt ud på natten kunne vi høre lyden af trommer og blæseinstrumenter inde fra byen.

Mange af os havde allerede i begyndelsen af december været i souken, det marokkanske forretningskvarter, og købt lokalt fremstillede lædervarer, der blev sendt til

Danmark som julegaver. I anledning af den tilstundende højtid havde mange sagt ja til en indbydelse fra vor skibshandler Omar, populært kaldet Ali Baba, til en lille fest med servering af nationalretten kous-kous, hvis vigtigste ingredienser er et bjerg af semoulegrød med en kogt høne på toppen.

Efter grødspisningen overværede vi en veritabel lokal folkefest med opvisning af den (officielt demilitariserede) ridende militis suppleret af alle mulige løjer for børnene, selvfølgelig kun drengene: Sækkevædeløb og et forhindringsløb, hvor drengene, indsmurt i fedt, skulle kravle gennem tønner, delvis fyldt med fjer. Der var brydekampe, hvor det gjaldt om at vælte modstanderen ind i en fjerdyngge og klatrekurrencer op ad indsmurte pæle efter godteposer.

Festlighederne afvikledes heldigt i godt vejr, selv om vinteren nu var over Gibraltarstrædet med masser af regn og stormende byger, som ofte gjorde det nødvendigt at hejse jollen, og det blev besværligt at komme til og fra skibet. I nødstilfælde satte vi den store, robuste motorbåd i vandet. Den kunne klare sig i barsk vejr, og den skulle alligevel sættes i vandet en gang om ugen, når den skulle en tur uden for havnen med aske og slagter fra kedlerne.

GEIR lå som altid til ankers ude i bugten med dampen oppe. Hver gang bygerne kom, skulle der holdes øje med ankrene, for der var begyndt at komme mange flere skibe til Tanger, blandt andet regelmæssige franske passagerbåde, talrige små spanske og portugisiske paketter, hver fjortende dag en af American Export Lines' både og



Dykker Truelsen i arbejdstøj ombord på GEIR.
(Foto: Forf.)

*Mr. Truelsen the diver in his work clothes on board the GEIR.
(Author's photo)*

tre gange om ugen rutebåden GIBEL DER-SHA fra Gibraltar med sin ladning af officerer, som skulle holde nogle dages ferie og mere sig lidt.

Jul med hygge og nytår med dramatik

Juleaften om bord blev fejret tre steder: De spanske matroser og fyrbødere forude i lukafet under dæk med god, dansk julemad, kaptajnen og førstemester agter i salonen under dæk og de danske officerer i deres messe, som var pyntet med flag og kolorerede karikaturer af alle mand. Tre af dem, der havde familien hernede, holdt jul i hjemmet, mens telegrafistens danske og førstedykkerens spanske kone var med til at spise kalkun om bord. Da damerne var sendt i land, fortsattes festen agter i salonen, hvor skipper skænkede whisky og bød gavmildt af sine store Gibraltar-cigarer, og jeg måtte synge og slå luttens strenge til klokken fem om morgenen.

Nytårsaften faldt knapt så idyllisk ud i messen. Det kom til udløsning af en spænding, der længe havde luret mellem den gamle, erfarne førstedykker Truelsen og den unge andedykker Mikkelsen, der følte sig holdt nede og aldrig fik lov til at dykke, skønt han havde certifikat til at arbejde på større dybder end den gamle.

Mikkelsen var desuden bokser, sjællandsmester i let sværvægt, der kan forklare styrken i et voldsomt næveslag, som udløste spændingen efter en serie sarkasmer fra Truelsen. Heldigvis for Truelsen var slaget ikke rettet direkte mod ham selv. Mikkelsen hamrede i raseri sin højre næve ned i det festligt dækkede bord med voldsom kraft. Ofte har jeg tænkt på, hvordan der kunne lyde sådan et brag, eftersom næven ramte et snapseglass, der blev næsten pulveriseret.

Det gik naturligvis også ud over hånden, og der kom alt det blod, man kunne ønske

sig for at sætte kulør på en nytårsfest om bord. Som en af de nogenlunde ædru fik jeg Mikkelsen i motorbåden og tog ham med på skadestuen ved det italienske, katolske hospital. Her konstaterede lægen, at der ved et fantastisk held kun var et par overskårne sener og ingen brud, men røntgenbillede viste en stor hånd med en overdådighed af gamle skader.

Denne topersoners nytårs natsejls blev grundlagt for et mangeårigt venskab med dykker Mikkelsen, der til fornavn hed Helge Oluf og blandt venner lystrede navnet Mik.

Shanghai Bar

Kort efter nytår kom der sejlordre til en »forretning«, et skib med alvorlig lækage sydpå ud for Casablanca. Det blev imidlertid en forgæves tur, da skibet sank, før vi ankom til stedet.

Vi nåede tilbage og ind i læ bag Tangers store mole, før der kom en storm fra nord. Det fløjtede om ørerne, mens GEIR rullede og giredede for sine ankre, og søerne væltede ind over bølgebryderen. Temperaturen krævede daglig brug af sweater og lange underbukser. Men der var ingen, som krævede, at centralvarmen skulle sættes i funktion, så længe petroleumslamperne kunne opvarme de små kamre lige tilpas.

I slutningen af januar fejrede muslimerne deres påske. Aid-el-Quebir med tre dages festligheder, hvor påskelammet blev slået den første morgen i mange hjem. Det foregik også foran byens største moske, hvor jeg så det stakkels dyr løbe spidsrod mellem to rækker maleriske, beredne gendarmere, indtil det styrtede af blodtabet.

Ingen europæiske aviser havde kommentarer til muslimerne slagtemetode, og Tanger var i det hele taget præget af religiøs så vel som politisk tolerance med plads til både moskeer, synagoger og kirker og med butikker og arbejdspladser, der holdt lukket fredag, lørdag eller søndag, eftersom de beskæftigede muslimer, jøder eller kristne.

I mange forhold ordnede man sine små vanskeligheder inden for de enkelte grupper ved selvjustits. Således havde englænderne deres eget militærpoliti, der patruljerede i gaderne og kiggede ind i beværtningerne for at sikre sig, at orlovsgæsterne fra Gibraltar-fæstningen ikke lavede ballade.

Her i Tanger havde man også marokkaniske gendarmere, der førte kontrol med, at muslimerne overholdt Koranens spiritusforbud eller med, at restauranterne overholdt forbudet mod udskænkning til »de rettroende«. Det oplevede jeg i Shanghai Bar, som var den bistro, der oftest fik besøg af danske søfolk fra GEIR.

Shanghai Bars popularitet skyldtes dens pæne piger, som alle var ungarere. De havde som en dansetrup været på turné og var som mange andre strandet i Tanger på grund af krigen, og ensembles leder havde selv haft den nødvendige kapital for at etablere sig i Shanghai Bar. Pigerne var »entraineuser«, der underholdt gæsterne, drak med dem og dansede med dem, men de var ikke ludere. Når jeg kom der, skyldtes det, at jeg efter episoden nytårsaften ofte var sammen med dykker Mikkelsen, der var storcharmør og kæreste med den ungarske ejer af Shanghai Bar.

En ganske almindelig hyggelig aften i Shanghai Bar følte vi os generet af en stærkt beruset araber, der krævede at få serveret øl, fornærmede pigerne, og nægtede at forlade lokalet. Ejerinden var nervøs for, at myndighederne skulle dukke op, mens araberens var der. Det kunne koste hende bevillingen. Jeg var også, ligesom hun, nervøs for, at hendes kæreste, dykker Mikkelsen skulle gribe ind. Han havde stadig højre hånd i bind, men følte sig stadig som sjællandsmester i let sværvægt. Jeg huskede lægens instruks nytårsaften om »sammengroning af overskårne sener«, og så var det, at jeg optrådte som helt og smed araberens ud.

Bagefter var jeg forbavset og lidt flov over, at det gik så let. Jeg havde læst og hørt om det, men ikke selv prøvet det før: »Man tager i hoved og røv« hedder det. I praksis griber man i det lange nakkehår eller i kraven med højre hånd, mens venstre hånd fatter længst muligt nede i buksebagen (husk at dette var en muslim med en almægtig pose bagi) og så løfter man. Det er dette uventede løft (han skal helt op på tærne), som distraherer modstanderen, og så går det i fuld fart ud gennem svingdørene. Det hele skal gå stærkt uden at tøve et øjeblik. Men så lykkes det også, og man har fortjent at få en gratis drink.

Lissabon-intermezzo

I begyndelsen af februar 1940, da vi allerede havde hørt om en halv snes danske krigsforlis og mange udenlandske, fik GEIR sin første egentlige »forretning« efter at have taget station i Tanger. Vi sejlede nordpå i Atlanten i surt vestligt vejr for at gå til assistance for VALKYRIEN, der var i lag med

at bjerge en engelsk kuldampere med kedelskade ud for Portugals kyst. Det blev stadig dårligere vejr, så det var besværligt at holde styr på havaristen. Desuden var der indtruffet en frygtelig ulykke, som havde reduceret besætningen på VALKYRIEN med fire mand.

Ved ankomsten til stedet viste det sig nødvendigt, at GEIR fik fat i agterenden på det havarerede skib. Ved hjælp af raketapparatet blev der etableret forbindelse, en let trosse blev halet om bord, og derefter fulgte vor sekstommers (omkreds) slæbewire, der blev gjort fast, så vi slæbte bagefter og styrede havaristen.

For at den tunge slæbewire ikke skulle svinge og rovse ukontrolleret fra side til side under skibenes voldsomme bevægelser i høj sø blev den fastholdt midtskibs af to støttetøljer. Under »langslæb« ude til havs brugte man så stor en længde wire, at dens vægt konstant lå tungt over lønningen. For at den ikke skulle slide eller save sig gennem materialet, hvilede trossen altid på en stump skamfilingsstømmer. Denne plankestump blev så udskiftet, hver gang den var slidt igennem.

Det var ved udskiftningen af skamfilingsstømmeret at katastrofen var sket i VALKYRIEN. For at fjerne det gennemslidte træ havde man opgået tøljerne, der holdt slæberens på plads midtskibs. En kraftig sø agterfra havde fået VALKYRIEN til at gire voldsomt, og slæberens smuttede lynhurtigt tværs ud til siden, stadig hvilende tungt på lønningen. Den virkede som en vældig saks, og fire af skibets besætning blev taget af saksen. En af de omkomne var styrmand Poul Nielsen, min kammerat fra Navigationsko-

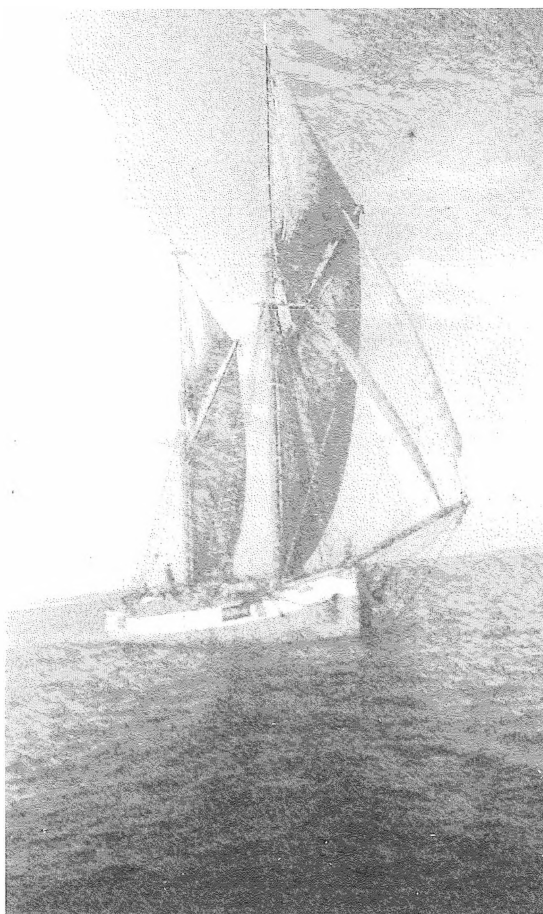
len, der var gift med vinhandler Hansens datter, Grethe, i Svendborg.

Vi kunne ikke gøre mere end to miles fart med havaristen, og da vi nåede frem til Lissabon, hvor strømmen ved ebbe løb fem knob udefter i Tejo-floden, måtte vi vente indtil flodtid og korte slæberne op, før vi en morgen klokken fire kunne gå ind og aflevere kuldampere til havnebugserbådene.

Vi lå derefter tre dage til ankers på floden ved Casilhiers over for Lissabon, og jeg fik lejlighed til at aflægge besøg om bord i VALKYRIEN, der havde sin stationsplads midt i flodens skiftende, stride strøm. Hvad jeg især fandt karakteristisk ved Tejo-floden, var de hundreder af små, åbne sejlfartøjer, der sørgede for varetransporten på floden. De havde ikke installeret motor, men udnyttede vind og strøm. Var modstrømmen for stærk og vinden for svag, bed de sig fast, hvor de var, og ventede til ankers eller fortøjet til bredden, indtil strømmen skiftede.

Før GEIR returnerede til stationen i Tanger blev der tid til et kort besøg i den smukke by, som havde rigeligt at tilbyde en turist. De fleste ville nok foretrække at dvæle ved det gamle Lisboa Central med snævre gader og minder fra maurernes og korsfarernes tid. Andre vil måske foretrække det egentlige centrum med rådhus, børs, ministerier og parallelle forretningsgader.

Selv vil jeg aldrig glemme den næsten 100 meter brede allé Avenida da Liberdade, hvis flisebelægning i midten er afløst af halvandet hundrede meter lang tekst i mosaik. Betydningen af teksten fandt jeg



Korklastet sejler på Tejo-floden ved Lissabon.
(Foto: Forf.)

Sailing ship loaded with cork on the River Tejo by Lisbon.
(Author's photo)

ud af nogle år senere. Her kan man blandt andet læse:

**JOAO VAZ CORTE-REAL,
DESCOBRIDOR DA AMERICA,
og
DESCOBERTA DA AMERICA 1472.**

Påstanden om, at den portugisiske adelsmand Joao Vaz Corte-Real var Amerikas opdager, og at det skete i 1472 – tyve år før Columbus, læres af alle portugisiske og brasilianske skolebørn. Men de får ikke noget at vide om det danske indslag i denne bedrift. Den portugisiske adelsmand var i virkeligheden deltager i en ekspedition udsendt af Kong Christian den Første efter anmodning af den portugisiske konge Alfonso den femte. Den danske ekspedition blev ledet af de to skippere Diderik Pining og Hans Pothorst med nordmanden Jan Skolp som navigatør.

Hvor meget ekspeditionen opdagede af Amerika, blev vist aldrig offentliggjort, men noget må den have fundet, for Azorerne historiskrivere fortæller, at Corte Real, lige hjemkommet fra »klipfiskelandet«, den 2. april 1474 blev udnævnt til guvernør over halvdelen af hovedøen Terceira. Af de danske deltagere blev Diderik Pining i midten af 1470'erne udnævnt til foged over Island.

I begyndelsen af marts kom vi atter på arbejde. En søndag morgen afgik GEIR nordpå i frisk vejr for at hjælpe en græsk damper, som var i ballast og lå med maskinskade i nærheden af Cape St. Vincent. Med en vejrudsigt, der lovede storm fra sydvest, var den i en kedelig situation. Egentlig var dette ikke GEIRs distrikt, men VALKYRIEN havde måttet melde pas på grund af sygdom og mangel på erfarent mandskab efter den grimme ulykke måneden forud.

Den næste morgen fandt vi havaristen og fik uden vanskelighed forbindelse ved

hjælp af raket. Efter et døgn's bugsering nåede vi frem til Lissabon, våde og trætte, men heldige, fordi vi fik grækeren ind i læ, lige inden et rigtigt uvejr brød løs.

Tilbage i Tanger fik vi en del nye besætningsmedlemmer, bl.a. fordi en døv, bulgarsk matros var blevet agterudsejlet. I stedet fik vi en spansk barbersvend på 37 år med udseende som en tyveårig og forstand som en på ti. Vor tømrer havde fået familieforøgelse og var bakket ud lige før afscjlingen til grækeren, og hans afløser blev en vaks fisker, der hed Pepe.

Bedst af vore nye folk var den spanske matros Alfredo, som havde sejlet i flere af Svitzers både. Alfredo var fra Vigo, som er noget i lighed med vort Marstal og kendt for at fostre de bedste spanske søfolk

Baronen

Den første april 1940 skrev jeg det sidste brev, som nåede frem til Eva:

»Vi har forårsvejr nu, selv om den friske østenvind, Levanten, stadig er lige på grænsen til, at vi må hejse jollen. I går morges vovede jeg den første svømmetur og holdt derefter strygedag. Om eftermiddagen tog jeg først en cykeltur og drak derefter the hos tredjemester Jørgensen på Hotel Bretagne. Her boede også førstestyrmand Dyhrs kone, som sluttede sig til os. Hun var ved at strikke en højhalset, rød sweater til sin mand. I forvejen har han en blå, en grøn og en hvid af samme model. Senere var vi alle fire på en lang travetur i omegnen. Ja egentlig var vi seks, for de to babyer travede ikke, men nød turen i barnevogn. Her fik jeg da lidt dispensation for savnet af dig og vor lille Charlotte. I mit

næste brev skal jeg fortælle om et interessant bekendtskab, jeg har gjort for nylig.«

Det nye interessante bekendtskab, som jeg ikke fik fortalt om før flere år senere, var »Baronen«, en af de mange mærkelige eksistenser, som sammentræf af forskellige omstændigheder havde skyllet ind på stranden af Afrikas nordvestlige hjørne.

Jeg har tidligere fortalt om episoden, hvor jeg smed en araber ud fra Shanghai Bar. En englænder, som var på vej forbi, morede sig over situationen og indledte en samtale. »Kig ind i Tingis Bar«, sagde han. »Jeg giver en drink«.

Selvfølgelig kiggede jeg ind og tog dykker Mikkelsen med. Tingis er det gamle romerske navn for Tanger. Ved besøget i Tingis Bar, der var i lidt højere klasse end Shanghai Bar, viste det sig, at englænderen, som ejede baren, var australier og kaldte sig Baron Felix Sommery Gade, og da han fik at vide, at vi var danskere, åbenbarede han, at hans navn skyldtes slægtskabet med komponisten Niels V. Gade. Han fortalte åbenhjertigt uden at prale, at han var økonomisk uafhængig, og at han havde tjent sin formue som hårdtarbejdende perlefisker og eventyrer. »Her i Tanger vil jeg leve sorgløst resten af mit liv som fuldkommen egoist uden at engagere mig i andre«, sagde han. Ret hurtigt fik jeg dog det indtryk, at han tværtimod havde en vis svaghed for at engagere sig,

En af byportene i Tanger.
(Foto: Forf.)

*One of the town gates in Tangiers.
(Author's photo)*

Han havde blandt andre taget sig af en bedrøvelig engelsk officer, der var kommet til Tanger med det formål at drikke sig ihjel og på sin første tur fra havnen - fra bistro til bistro - var nået frem til Tingis Bar. Staklen, der var catapulting-officer og kaldte sig ægte »rock-scorpion«, det vil sige født i Gibraltar, havde fået en længere orlov, fordi han havde mistet sin kone. Jeg fandt ud af, at Baronen havde bremset hans drikkeorgie og aktiveret ham med at lede et mosaik-arbejde i sin ejendom oppe ved siden af Sultancens palads.

Det faldt ganske naturligt, at målet for min næste landgangstur i Tanger var Tingis bar, og at jeg denne gang medbragte min lut for som en anden troubadour at foredrage nogle sange med melodier af komponisten Niels W. Gade, blandt andet »På Sjølund's fagre sletter«. Konsekvensen heraf var, at Baron Gade også engagerede sig i mig – og i Mik. Da han fortalte os om nogle af sine bedrifter som perlefisker, havde vi



nemlig til gengæld betroet ham vore planer om at forlade den sløvende tilværelse i et skib, som det meste af tiden lå stille, og starte et lille privat foretagende:

Swampefiskeri i Middelhavet var dengang endnu et givtigt foretagende og kunne foregå uden at blive generet af krigsførende magter med et lille fartøj registreret i neutrale Tanger. Vi havde Mik som dykker og mig som navigatør og kunne nemt finde et par gode spanske matroser. Så manglede vi kun lige penge til at købe dykkerudstyr og det rigtige fartøj.

Det rigtige fartøj var en dejlig lille ketch, som i længere tid havde ligget til ankers nær ved GEIR. Ejeren var en forgældet belgisk playboy, som faktisk gerne ville sælge, og det skulle naturligvis være til den højstbydende. Baronen var blevet oprigtigt interesseret, og med erfaring fra sine perlefisker dage deltog han ivrigt i planlægning og kalkulationer.

Med den mulighed, at Felix Sommary Gade ville gå med i vor entreprise som sleeping partner, begyndte der at komme realiteter bag vore visioner, og både Mik og jeg følte, at vi kunne have tillid til Baronen, selv om hans interesseområde og hans kombinationslyst syntes at spænde forbausende vidt.

Mrs. White's fødselsdag

En dag bad han os gøre ham den tjeneste begge at deltage i et lille middagsselskab arrangeret af en amerikansk dame, Mrs. White, som han havde taget sig lidt af og hjulpet bl.a. med at få den bedste suite i byens bedste hotel. Fruen, der var forhenværende sanger- og danserinde (nogle de-

valuerede det til korpige) og enke efter en meget rig mand, havde turet omkring i Europa og var efter sigende på grund af umoralsk levned blevet smidt ud flere steder. Nu var hun som mange andre havarister strandet med sine millioner i Tanger. Mrs. White levede her sammen med en flot sheik uden at blive generet af nogen, men nu var det altså hendes fødselsdag, og så ville hun gerne give en god lille middag med deltagelse af seks hvide mænd, og det skulle ikke være lokale honoratiores eller spradebasser. Det skulle være – Baronen brugte faktisk udtrykket »Six real hc-men« og må jo have regnet sig selv for en sådan. Det samme gjaldt min kammerat, dykkeren og bokseren Mik. Den sørgende enkemand fra Gibraltar var også en stor kleppert, og for mit vedkommende går jeg ud fra, at min lut dispenserede for manglende højde og drøjde.

De resterende deltagere i selskabet viste sig at være en rødåret, fregnet irsk bamse af en vragedykker og en to meter høj ranch-ejer fra Uruguay, efter eget udsagn en ægte hidalgo af gammel spansk adel.

Der var virkelig stil over middagsselskabet, som fandt sted i Mrs. White's egen suite. Der var også stil over fru en, som var af ubestemmelig alder med kultiveret smag, afbalanceret make-up, præg af fordums skønhed og ukontrolleret spisning. Om håndtering af suppe, steg og kage skete med fruens eget sølvtøj, ved jeg ikke, men de fine hørlærreds servietter var i hvert fald hendes private, for de havde et håndbroderet W i det ene hjørne. Jeg har alle dage været en klodrian med servietter, og en af netop disse servietter skabte gen-

nem mange år uorden i rækkerne i vor øverste dragkisteskuffe herhjemme og unødvendigt gentagne søforklaringer over for Eva.

Ved kaffen blev jeg opfordret til at underholde, og så sang jeg da – for Baronens Niels W Gades »Farvel, farvel, lille Kirsten«, for den spanske ranhero den mexicanske folkesang »Cielito lindo« og for Mrs. White en af Stephen Fosters plantation songs, vistnok »Gone are the days«.

Det havde jeg ingen succes med. Jeg burde nok hellere have sunget »Ol' Man River«, der ligger bedre for min stemme. Mrs. White, der havde drukket mindst lige så meget af den gode, franske vin, som vi andre, blev pludselig en helt anden. »De kan jo ikke synge, unge mand« råbte hun. – »Hvor har De lært at åbne munden, at trække vejret ordentligt og at bruge stemmebåndene? – Lad mig vise, hvordan det skal gøres.«

Det kan nok være, at jeg fik stukket piben ind. For nu rejste Mrs. White sig i sin fulde højde og bredde og leverede »Brother, can you spare a dime« med så klangfuld og vældig en røst, at jeg helt glemte at skamme mig over mit eget nederlag. Her optrådte en virkelig professionel kunstner, der i sin ungdom må have været andet end lærsvinger. Det faldt ganske naturligt for os at opfordre hende til at synge mere. Det gjorde hun, indtil en meget høj og meget smuk araber passerede gennem lokalet, hilste smilende og forsvandt ind i de indre gemakker.

Mrs. White holdt op med at synge, og det mærkedes på atmosfæren, at tiden var kommet til at sige tak for i aften. Festen

fortsatte dog – for Mrs. White, forhåbentlig, i de indre gemakker. For os andre i Tingis Bar, hvor Baronens bød på flydende natmad.

9. april 1940

Det lysnede allerede i øst, da Mik og jeg tog afsked med selskabet. Og begav os ned til havnen og ud ad den store bølgebryder for at tilkalde jollen med et »GEIR ohøj!« Af matros Alfredo blev vi roet om bord i vort skib ved tretiden om morgenen tirsdag den 9. april. Alfredo roede på spansk maner stående med ryggen til passagererne og ansigtet vendt i sejlretningen, så han havde overblikket for at lægge perfekt til ved falderebet. Denne korte sejltur står i erindringerne som en stille, fredfyldt lille pause, en tankestreg, der kom til at markere overgangen for GEIR og for os fra at være neutrale til at være deltagere i krigen.

Aftenen havde været eventyrlig, næsten uvirkelig med Mrs. White's og Baronens gallamiddag. Dagen derpå blev antiklimaks med den store depression og den endnu større forvirring. Radiomeddelelserne om, at tyskerne var marcheret ind i Danmark chokerede alle os danskere, hvoraf de fleste var gift. For os gjaldt den første tanke, hvordan det skulle gå kone og børn.

Til forskel fra de fleste danske skibe var GEIR i den situation, at halvdelen af de danske skibsofficerer havde deres familie med i udlandet, indlogeret i lejlighed eller hotelværelse i den havn, hvor bjergningsdamperen var stationeret. Af de menige, spanske besætningsmedlemmer var kun to gifte og fast bosiddende i Tanger.

Nu rejste sig imidlertid det spørgsmål,

som det meste af formiddagen blev diskuteret i officersmessen: Skulle vi følge de hyppigt gentagne opfordringer fra britiske radioudsendelser om straks at søge til en af de allieredes havne, eller skulle GEIR rette sig efter de tydeligt tysk inspirerede instrukser om at søge til og forblive i en neutral havn? Der blev gjort forsøg på en afstemning, naturligvis uden resultat, så længe vi vidste så lidt om mulighederne for at opretholde kontakt med rederiet fra en neutral havn. Kaptajn Møller Madsen deltog ikke i diskussionerne, men var givet stemt for at sejle til en allieret havn, helst til Gibraltar.

Det samme var de ugifte og de, som havde familien i Danmark. Selv havde jeg stadig en tredje mulighed i tankerne. Min gode ven, dykker Mikkelsen betragtede sig ikke som hørende til dem, der havde familie nogen steder, selv om den pige glade ungersvend havde sin forlovede i Shanghai Bar og – efter eget sigende – tre eller fire børn i Danmark. Hans synspunkt var som mit, at vi skulle gøre et sidste forsøg på at realisere vort svampefisker-initiativ.

Torsdag aften den 11. april var min friaften. Jeg tog i land og kontaktede Baronnen i Tingis bar. Felix Sommary Gade var fuldstændig klar over situationens alvor og meddelte kort og godt, at han var villig til at investere 10.000 Gibraltar-pund i vort foretagende med sikkerhed i fartøjet. Han stillede kun en eneste betingelse, og det var, at den nuværende forsumpede belgiske ejer ikke måtte være aktiv deltager og besætningsmedlem i skuden.

Dette havde indtil nu været planens svage punkt. Vi andre kunne heller ikke gå med

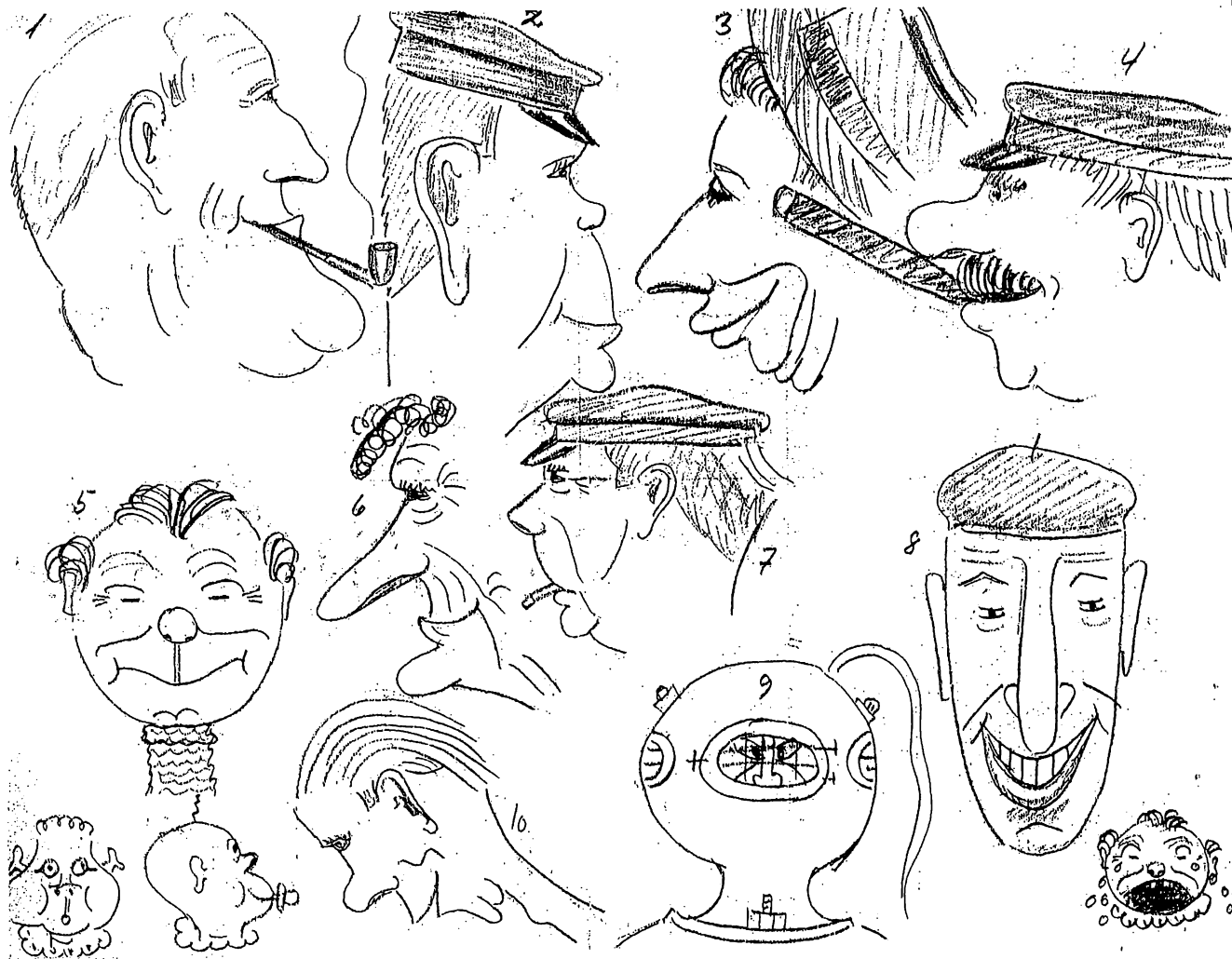
til belgierens forlangende om at være med i vort eventyr. Mik var netop denne aften om bord i ketchen for at klare dette problem i forbindelse med eventuelt køb af ketchen, men fik ikke truffet nogen endelig aftale med belgieren.

Gibraltar-intermezzo

Den følgende morgen skar kaptajn Møller Madsen, uden samråd med andre om bord, gennem alle problemer. Han meddelte, at han nu havde været i kontakt med den britiske konsul i Tanger og med myndighederne i Gibraltar og truffet aftale om, at sejle til Gibraltar og stille skibet med dets bjergningsmateriel og besætning til rådighed for de allierede. Samme dag lettede vi anker og satte kursen mod Gibraltar.

Et andet af de skibe, der lettede anker samtidig med GEIR, var den store lystyacht EROS, tilhørende den franske gren af Rothschild-familien. Yachten var blevet overtaget af den franske marine og havde som hjælpeskrydser fået installeret en kanon på fordækket. Kaptajn Møller Madsen var lykkelig og stolt over at blive eskorteret til Gibraltar af så flot et skib og gav mig instruks om at hente den internationale signalbog og sætte de flag, som sagde: »Tak for eskorten«.

Jeg var alt andet end glad for dette følgeskab og foreslog kaptajnen, at vi ventede lidt for at se, hvad der skete, når GEIR helt havde forladt neutralt område og var nået ud i rum sø. Møller Madsen insisterede på, at signalfagene skulle sættes, og så var der ikke andet for mig at gøre end at fumle så længe som muligt med at finde de fire flag, knytte dem sammen og stikke dem på flag-



S/S GEIRs besætning julen 1939 i Tanger. 1) 1. Mester Jens Mathis Hansen. 2) 3. Mester Jørgensen. 3) 2. Mester Christensen (Kræn). 4) Kaptajn Møller Madsen (Mads). 5) 1. Styrmand Dyhr. 6) Hovmester Sørensen (Søren). 7) 1. Dykker Troelsen. 8) Telegrafist Nissen. 9) 2. Dykker Mikkelsen (Mik). 10) Kok Nielsen. - ungerne tilhører henholdsvis 1. Styrmand, 3. Mester og Hovmester. Kun 2. Styrman, Kaj Lund, mangler. (Tegning: Forf.)

The crew of the S/S GEIR at Christmas 1939 in Tangiers. 1. Chief engineer Jens Mathis Hansen. 2. Third engineer Jørgensen. 3. Second engineer Christensen (Kræn). 4. Captain Møller Madsen (Mads). 5. First mate Dyhr. 6. Steward Sørensen (Søren). 7. First diver Troelsen. 8. Wireless operator Nissen. 9. Second diver Mikkelsen (Mik). 10. Cook Nielsen. - The children belong to the first mate, the third engineer and the steward respectively. Only the second mate, Kaj Lund, is missing. (Author's drawing.)

linen. Jeg fik fumlet længe nok til at kunne sige til skipper, at nu havde EROS sat et flagsignal.

»Hva' siger han, hva' siger han«, råbte skipper, og han må sikkert have vidst det, ligesom jeg, inden jeg havde slået det op i bogen: »Stands eller jeg skyder«. Han slog stop på maskintelegraf, endnu før svarstanderen var hejst, og i samme sekund som EROS affyrede et varselskud, hvis projektil lavede en pæn lille vandsøjle et halvt hundrede meter forude.

Kort efter kom en robåd med bevæbnet prisemandskab langs siden af GEIR, en officer og to marinesoldater entrede om bord, og så fortsatte vi med kurs mod Gibraltar som fransk prise og i knapt så godt humør.

På reden i Gibraltar lå ved vor ankomst rederiet Lauritzens STELLA og Torms VIOLA. Senere ankom tankskibet MARIE MÆRSK. Der var dog overhovedet ikke tale om, at vi fik lov til at tage kontakt med de andre danske skibe på reden.

I Gibraltar blev vor skipper desværre klar over, at han havde begået en fejl ved ikke at sikre sig garantier, men nøjedes med før afsejlingen fra Tanger at søge råd hos sin kollega, kaptajnen på den britiske bjerg-

ningsdamper RESCUE i Gibraltar. Her forsøgte kaptajn Møller Madsen og de engelske flådeautoriteter at overtale franskmændene til at overlade GEIR til det britiske admiralitet, påberåbende sig hele besætningens ønske, men franskmændene ville ikke give slip på denne lille godte af en oceangående bjergningsdamper.

Mere udspekuleret var kaptajn Hansen på søsterskibet VALKYRIEN, der havde station i Lissabon. Efter en række forhandlinger traf han i slutningen af april aftale med den lokale britiske Naval Officer om at forlade havnen og lade skibet opbringe af Royal Navy og føre til Gibraltar som engelsk prise.

Med bevæbnet prisemandskab om bord, kulkasserne fyldt op og nogle ubekvemme ekstra tons kul på dækket afsejlede GEIR den 14. april fra Gibraltar, mens vi alle bekymrede os for, hvordan det skulle gå familierne i Danmark, i Almeria og i Tanger.

Kursen var sat mod Casablanca, hvor skibet nu under fransk flag skulle inddrages i det internationale krigsspil. Agterude vinkede Giblartarklippen farvel med en lille hvid sky over toppen.

Efter redaktionens slutning er Kaj Lund i sommeren 2002 afgået ved døden i en alder af 90 år.

The Straits of Gibraltar from August 1939 to April 1940

Summary

The author Kai Lund, who is known far and wide in maritime circles, has written extensive and varied maritime literature that among other things is based on a thorough maritime training, a full and exciting life at sea, and the many important offices he has held on land.

In the above article he tells about the salvage company Em. Z. Svitzer's salvage steamer GEIR, on which he signed on as second mate on August 8th 1939, three weeks before Hitler marched into Poland and thereby started World War II.

Lund starts his article by describing his journey from Elsinore to Gibraltar and then roams far and wide in his depiction of life on board the GEIR. Every single member of the skeleton crew is described too.

The author also tells about the functions of the GEIR, its duties and salvage operations in the

waters around the Straits of Gibraltar, both inside and outside the Mediterranean. At the same time he gives a detailed description of several cities in the area, such as Gibraltar, Tangiers, Cadiz and Lisbon.

Neither does he neglect to tell about life ashore with all its joys and sorrows. A whole flood of experiences of almost every kind are described and Mr. Lund also gives a prominent place to a description of a number of outstanding personalities who have crossed his "wake" ashore.

The story of the GEIR and a few Danish sailors' situation in the Straits of Gibraltar from the outbreak of World War II until the occupation of Denmark, when links with the mother country were cut off, is necessary and interesting reading.

The article is meant to be a chapter in a book of memoirs due to be published during the spring of 2003.

Søren Thirslund: Styrismand, rorgænger, autopilot, joystick Praktisk navigation gennem tiderne

Forfatteren har flere gange tidligere skrevet i museets årbøger – sidst i årbog 2001 – og kræver ingen nærmere præsentation, kendt som han er viden om for sin forskning i navigationens historie. Nedenstående artikel fokuserer især på skibenes styremekanismer fra tidligere tiders styreåre og frem til vore dages autopilot og joystick.

Fra midten af det 20. århundrede vandt den automatiske rorkontrol mere og mere frem. Med dette instrument kunne man spare en mand til andet arbejde, og efterhånden som udviklingen af instrumentet skred frem, blev denne styreform så fuldstændt, at der skulle en meget rutineret rorgænger til at styre lige så godt som instrumentet.

Ved årtusindskiftet var selvstyreren eller autopiloten, som den også kaldes, blevet så perfekt og økonomisk overkommelig, at selv mindre fartøjer og lystfartøjer investerede i den. Kunsten at styre et skib er næsten glemt, og historien om, hvordan styring gennem tiderne er foregået, bliver mere og mere vanskelig at forstå.

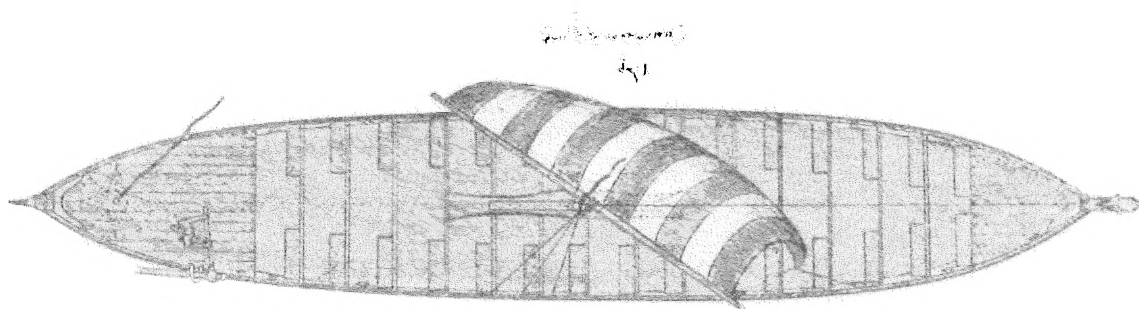
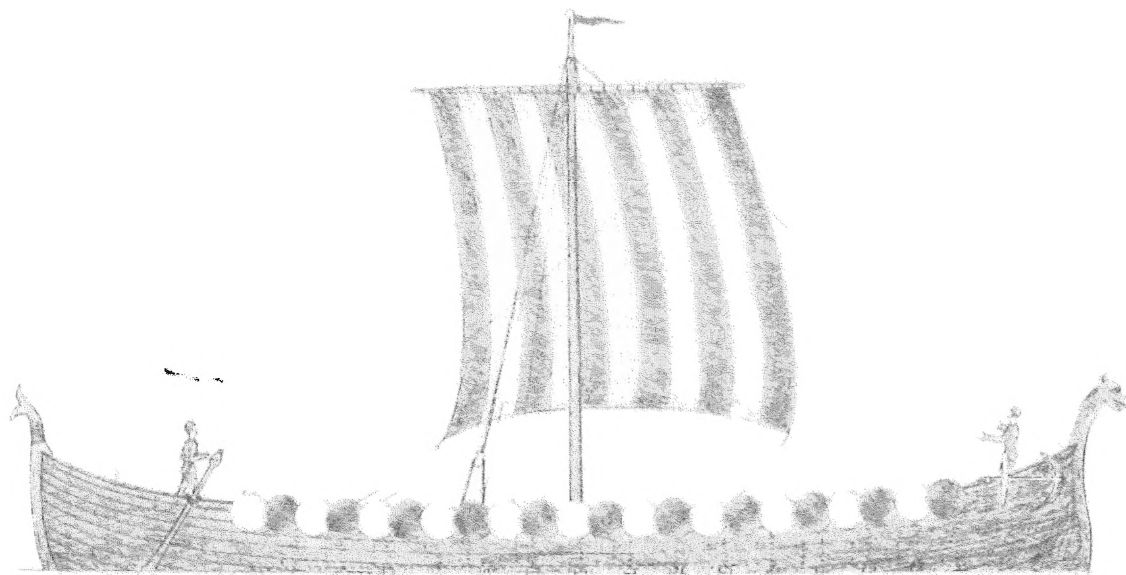
Når nutidens passagerer i fint vejr står agter i det store passagerskib, ser de kølvandet som en næsten ret linie. Nogle undrer sig måske over, at et skib kan styres så nøjagtigt – særligt ældre passagerer, der husker, at man tidligere i hvert fald kunne

fornemme, at der blev »arbejdet« for at holde skibet på kurs. Der var en mand til rors.

Intet kølvand er imidlertid en helt ret linie. Selvom det ser sådan ud, kan intet skib konstant ligge på sin kurs. Også det mest moderne skib med den fineste autopilot vil hele tiden pendle frem og tilbage over den ønskede kurs. Sådan har det altid været, men medens det var en mand, der styrede, kunne udsvingene ofte være meget store. Det betød ikke altid, at rorgængerens var dårlig til at styre, men han skulle med håndkraft indstille roret i den ønskede stilling, og det kunne kræve mange kræfter – særligt, når vejret var dårligt, og voldsomt sø fik skibet til at slingre og gire.

Den moderne, avancerede autopilot er for det meste kontrolleret af et gyrokompass, og dette har den fordel frem for magnetkompasset, at dets »medslæb« er meget ringe. Endvidere bliver autopilotens rorordre øjeblikkeligt udført af den moderne styremaskine, og det giver en optimalt god styring. Nogle af de tidlige autopiloter var indrettet til at virke på det magnetiske kompas, men de var også påvirkede af dets medslæb. Styringen var tåleligt god, men ikke optimal.

Det er en almindelig opfattelse hos »ikke søfolk«, at man styrer skibet efter kompas-



Et sejskib blev gennem tiderne lagt på kurs efter et kompas, enten magnetisk eller solkompass. Skibet blev derefter styret efter vindfløjen. Med mellemrum kontrollerede styrmanden, om skibet lå på kurs, og han kunne eventuelt rette op.
(S. Thirlund: Vikingetidens Navigationsmetoder)

*Throughout the ages a sailing ship was put on course by means of a compass, either a magnetic one or a sun compass. Afterwards the ship was steered according to the windvane. At certain intervals the mate checked that the ship lay on course and made corrections if necessary.
(Søren Thirlund: Vikingetidens Navigationsmetoder)*

set, og det er da til dels rigtigt, men grundet det nævnte medslæb, må rorgængerens så ofte som muligt finde noget forude, der kan vise ham, hvilken vej og hvor hurtigt skibet drejer. Har han f.eks. land forude, vil han i godt vejr og ved dagslys kunne holde en meget støt kurs. Er der derimod kun himmel og hav, må han ofte søge en sky, et andet skib eller lignende for at kunne konstatere, om han ligger nogenlunde støt på den opgivne kurs.

Går vi ca. 300 år tilbage i tiden, så finder vi, at de magnetiske kompasser var endda meget ustabile, men den gang så rorgængerens i nogle skibe slet ikke kompasset. Det var kun styrmanden, der på kompasset observerede, når skibet lå på kurs, og rorgængerens fik fra ham ordre om at holde kursen efter vindfløjen. Med mellemrum kontrollerede styrmanden, om skibet lå på kurs, og eventuelt rettede han op. Ikke mærkeligt finder man vindfløjen meget stærkt fremhævet på ældre billeder af skibe. Den blev altså både benyttet til at styre efter og til at stille sejlene efter til optimal fart.

I nogle af de tidlige, meget store skibe stod rorgængerens nede i skibet, og han lagde roret efter ordrer fra styrmanden, som stod oppe på dækket, hvor han kunne observere både kompasset, vindfløjen og kimmingen og derved konstatere, om skibet gerede meget eller lidt.

Det kan forekomme nutidens navigatører utroligt, at man med så ustabile kurser kunne nå frem til sit mål, men gennemsnitskursen har været tåleligt tæt til det ønskede. Det er da også helt sikkert, at mange skibe er forlist grundet unøjagtig styring,

dog ikke alene det, men også grundet den meget grove kompasinddeling i 32 kompasstreger à 11,25°. Det var først efter omkring år 1700, man begyndte at inddele kompasset i både halve og kvarte kompasstreger samt i grader.

Som det fremgår, var det altså den gang ikke én mand, men to, der sørgede for, at skibet blev holdt på kursen, men ansvaret lå hos styrmanden, der jo også var den, der efter vagtens slutning skulle benytte kursen og den udsejlede distance til at udregne skibets bestik.

Går vi længere tilbage i tiden har det været en gåde, hvordan vore forfædre kunne sætte og holde en kurs over Nordatlanten. Vi ved fra sagaerne, at Nordboerne fra ca. 900 til 1300 havde fast forbindelse mellem Skandinavien og Grønland, ja helt over til Nordamerika. Det magnetiske kompas blev først benyttet i Norden fra omkring år 1400, og det var den gang sikkert et noget unøjagtigt instrument.

Det forekommer utænkeligt, at man har kunnet sejle de 1600 sømil fra Skandinavien til Grønland uden nogen form for retningsgiver, og det skulle da også vise sig at blive en sensation, da man endelig fandt arkæologiske vidnesbyrd om, at vikingetidens navigatører havde kunnet benytte solskyggens vandring gennem dagens timer som retningsgiver.

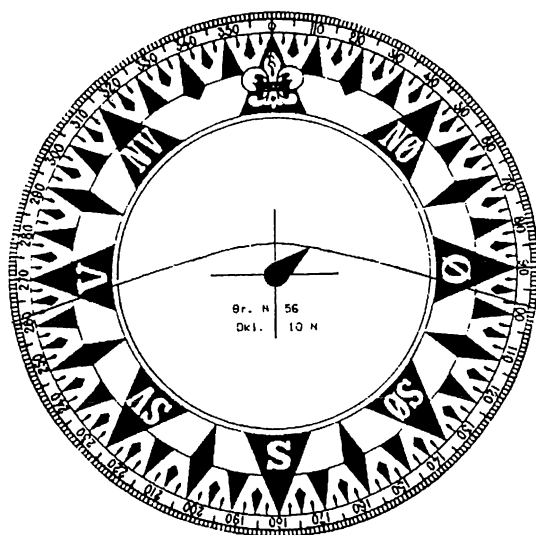
I 1948 fandt den danske magister C. L. Vebæk under udgravning af en nordboruin i Uunartoq i Sydgrønland en halvmåneformet træskive. Han kunne ikke umiddelbart fastslå, hvad den havde været brugt til. I 1952 tolkede den danske navigationsforsker, kaptajn Carl V. Sølvér træskiven som

halvdelen af en pejlskive. Hans samtidige navigatører accepterede stort set alle hans teori, men mange arkæologer og ikke-navigatører afsløgte den som tåbelig.

Heldigvis beskrev Sølvér også sin teori i sin bog *Vestervejen*, og i 1978 tolkede den svenske astronom, Dr. Curt Roslund fundet som halvdelen af et solkompass. Det var en genial ide, da enhver kan fremstille og betjene et sådant. Nu har mindst 5000 internationale navigatører anerkendt magister Vebæks fund, som det hidtil bedste svar på, hvordan vore forfædre kunne sætte og holde deres kurs over Nordatlanten.

Med solkompasset ser vi problemet løst på en måde, der passer med sagaens ord. Der finder vi, at når solen var fremme kunne man »deila ættir« = bestemme retninger, men når det var tåge, regnede eller sneede, blev man »hafvilla« = man mistede orienteringen. Med solkompasset kunne man lægge skibet på kurs, og man holdt så kursen ved at iagttage vindfløjens retning. Med mellemrum kontrollerede man, om skibet lå på kurs og eventuelt rettede man op. Var solen ikke fremme kunne man for nogen tid styre efter vindens eller søens retning, ellers måtte man ligge stille og vente til man atter kunne »deila ættir« og fortsætte rejsen.

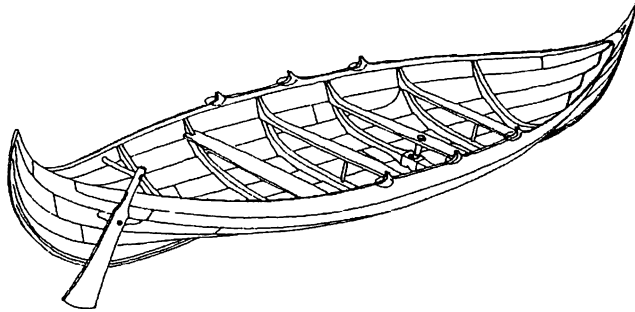
Går vi endnu længere tilbage i tiden, fremgår det, at vindretningen simpelthen var bestemmende for en rejse. I Piræus findes Vindenens Tårn, hvor man har kunnet diskutere mulighederne for en rejse. Skibene var ikke velegnede til at krydse, så de tidlige søfarere i Middelhavet valgte at følge den fremherskende vind. En lignende navigationsform blev senere også benyttet



Solkompasset er en genial opfindelse. Solskygges vandring gennem dagens timer forandres året igennem, men er i praksis tåleligt stabil inden for en uges tid. Man fremstiller solkompasset før afrejsen, og skulle sejltiden blive for lang, vil fejlen på solkompasset om morgenen blive opvejet af den modsat rettede fejl om eftermiddagen. (Søren Thirslund: *Vikingetidens Navigationsmetoder*)

The sun compass is an ingenious invention. The movement of the sun's shadow during the hours of the day changes throughout the year, but in practice it is relatively stable for a week at a time. The sun compass is manufactured before departure, and if the sailing trip lasts too long the error on the sun compass in the morning will be counteracted by the error to the opposite side in the afternoon.

(Søren Thirslund: *Vikingetidens Navigationsmetoder*)



Styreåren blev tidligt anbragt i højre side af skibet, som derfor kom til at hedde styrbord side. Med denne anbringelse kom rorpinden til at stå vinkelret på skibets diametralplan.
(Ole Crumlin-Pedersen: Viking-age Ships and Shipbuilding)

*From an early age the steering oar was placed on the right side of the ship, which thus came to be known as the starboard (Danish: styrbord) side. With the steering oar placed here the tiller then ended up standing at a right angle to the ships diametral plane.
(Ole Crumlin-Pedersen: Viking-age Ships and Shipbuilding)*

af de store sejlskibe. Selv en ret stor omvej kunne forkorte rejsetiden, så længe skibet bare gjorde fart. Styring af de store sejlskibe var også afhængig af sejlstillingen. Blev et pludseligt, hårdt drej nødvendigt, kunne dette ikke udføres ved drejning af roret alene. Man måtte tage sejlenes stilling til hjælp.

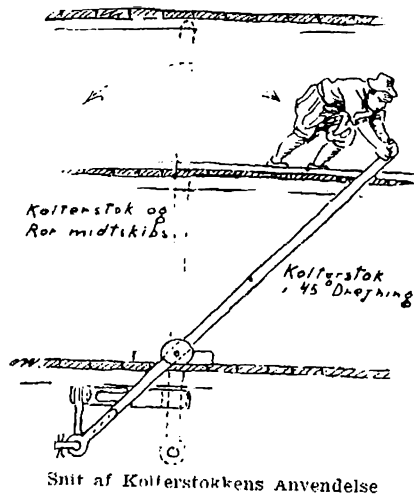
Det tidligste styremiddel var vel åren, som anbragt over agterstævnen kunne virke som ror. Vore forfædre vikingerne anbragte styreåren i højre side af deres skib. Den blev surret til et træbeslag på låringen, og rorpinden kom derved til at stå vinkelret på

sejlretningen. Rorets anbringelse i højre side har givet denne side navnet styrbord. Skibets anden side kom til at hedde bagbord. Der står i de danske ordbøger, at med roret i styrbord side havde man »bagen« mod den anden side, der derfor kom til at hedde bagbord, men det er fejlagtigt.

En ældre islænding har givet en bedre forklaring. Han oplyser, at på oldnordisk hed en flod- eller elvside en bakki. Når man skulle fortøje skibet valgte man fortrinsvis at lægge til med den side, hvor roret ikke sad, og den kom da til at hedde bakkibord – senere bagbord. Det er interessant, at i det engelske sprog har man bibeholdt dette udtryk. Man kalder bagbord for port side, altså havnesiden. Det oplyses i engelske leksika, at bagbord tidligere hed larboard, altså den side, man laster og loss, men da larboard under ordregivning kunne forveksles med starboard, blev navnet ændret til port side.

Efter at man begyndte at anbringe roret på agterstævnen, har dets stilling tidligst været kontrolleret af en rorpind, som altså i midterstilling viste på langs af skibet. Da skibene og dermed også rorarealet blev større, måtte der udvikles kraftoverførsel til rorpinden, og det har været gjort på mange måder.

En tidlig styremetode var at benytte en såkaldt kolterstok. Rorpinden var ført ind på et lavt dæk. På næste dæk var en lodret, drejelig stok anbragt, så den kunne svinge til begge sider. Den nederste ende var fæstet til rorpinden, den øverste blev indstillet efter ordrer fra styrmanden. På denne måde blev roret stillet styrbord, når kol-



terstokken gik mod styrbord, og bagbord, når den gik mod bagbord. Det kunne være nødvendigt med ekstra kraft på kolterstokken, men så kunne man sætte taljer på enden af stokken.

Næste trin i udviklingen af styregrejet var, da man satte taljer direkte på rorpinden, og her har man tidligt fundet ud af, at trækket på rorpinden var lettest, når man anbragte en vinde med nogle tørner af taljen på. Man kunne så anbringe et rat på vindens aksel. Denne ratstyring, har holdt sig til vor tid.

At styre med håndrat kunne være en meget krævende opgave, særligt i dårligt vejr, hvor der skulle mange kræfter til at dreje roret i en ønsket retning. Den rutinede rorgænger lod til dels søens pres på roret hjælpe med at dreje rattet i den ønskede retning, men det kunne være yderst farligt at lade rattet snurre, da det kunne blive svært at få kontrol over det

En tidlig metode at føre rorstillingen på, var kolterstokken. Rorpinden var ført ind under et mellemdæk, hvorpå der var et beslag. Gennem dette førtes kolterstokken, som så kunne betjenes fra dækket over mellemdækket.

(Beretning og Regnskab for Søfartens Bibliotek 1945-46)

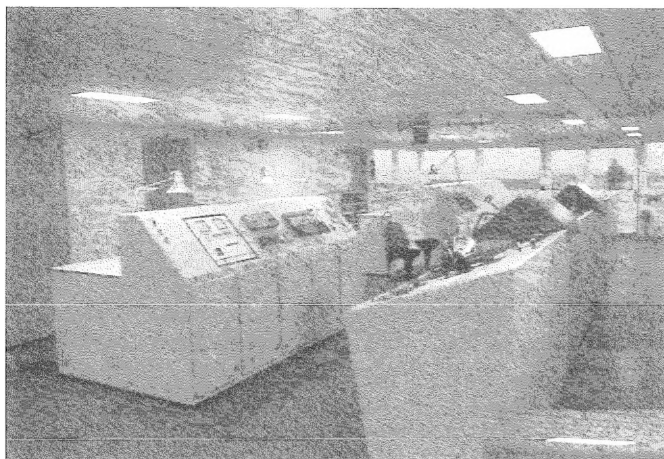
An early method of steering was by means of a whipstaff. The tiller was led in under a 'tween-deck, on which there was a fitting. The whipstaff was led through this and it could then be steered from the deck above the 'tween-deck.

(Report and Accounts of the Danish Library of Navigation, 1945-46)

igen. Ofte måtte rorgængereren i dårligt vejr have en sejsing over skulderen, så han ikke risikerede at blive kastet over ratakselen. Det var da også ofte nødvendigt at have to mand til rors, ja i meget store skibe var der endda to rat, så fire mand kunne betjene dem.

Det var en stor lettelse, da man i dampskibene indførte en styremaskine, som trak rorpinden. På broen anbragte man et mindre rat, der fungerede på samme måde som det store, men hvis drejninger let blev overført til en styremaskine, som drejede roret. Overførslen kunne være ved stålstænger eller kæder, men senere overførte man rorordren ved hydraulisk tryk.

Da man indførte elektriske styremaskiner blev rorordren let overført ved kontakter. Et ganske lille rat drejedes let, og de kontakter, det passerede i sin bevægelse, svarede til en tilsvarende stilling af roret. Der var en gang forslag om, at man skulle erstatte



Udsnit af moderne kommandobro, hvor alle instrumenter er samlet, så de let kan overskues og betjenes af den vagthavende.

(Brochure fra B&W Skibsværft A/S: Wheelhouse Arrangement)

Section of a modern bridge, where all the instruments are assembled so the duty officer can easily survey and control them.

(Brochure from B & W Shipyard Ltd.: Wheelhouse Arrangement.)



rattet med et simpelt kontakthåndtag, som skulle stilles efter en rorviser, men sømanden ønskede ikke at få sit rat erstattet af et håndtag.

Nu kan skibet styres med en såkaldt »joystick«, som navigatøren kan have med sig overalt på broen.

Det kan i dag virke temmelig uløst, at man tidligere beordrede rorets stilling i forhold til rorpinden. Ordren styrbord betød altså, at rorpinden skulle stilles mod styrbord, men så drejer skibet jo mod bagbord. Men sådan var det indtil 31. decem-

ber 1932. Fra 1. januar 1933 kom endelig den direkte rorkommando, hvor f.eks. ordren styrbord betyder, at rattets øverste knager skal drejes mod styrbord, roret skal drejes til styrbord, og skibet skal dreje mod styrbord. Der var modstand mod denne nye ordning, særligt fra engelsk side, men den er nu internationalt gældende.

Det har for mange danske søfolk været overraskende, når man fik lods i amerikanske farvande, at lodsene anvendte samme ordvalg, som hvis man kørte på en landevej, right for styrbord, left for bagbord.

Årsagen er, at amerikanske lodser ikke har sejlet til søs, før de blev lodser. De er uddannet som aspiranter om bord i lods-fartøjet. Senere går de med lodsens om bord i skibene og lærer lodseriets forskellige etaper at kende, hvorefter de skal bestå en prøve, før de selv må lodse.

Med nutidens nøjagtige og driftsikre autopiloter er der opstået det problem, at meget få sømænd bliver rutinerede ror-gængere. Det betyder jo ikke noget medens skibet er i rum sø, men når der tages lods for at sejle ind i en havn eller op ad en flod, skal der jo helst en mand til rors. Når lodsens nu opdager, at manden ved roret ikke er særlig god til styring, er det ikke ualmindeligt, at han giver sine ror-ordrer som i gamle dage f. eks. styrbord 10 svarende til en rorvinkel på 10°, derefter midtskibs, så bagbord 5, og lidt senere midtskibs, når skibet ligger støt på den ønskede kurs. Med andre ord, det er lodsens, der styrer skibet.

Fra omkring år 1970 er der udviklet en helautomatisk styreform, hvor man før afsejling kan indkode den rute, der ønskes. Ved hjælp af gyrokompas, autopilot, og stedbestemmelse ved satellitinstrument vil skibet automatisk dreje ved de ønskede

såkaldte waypoints og blive holdt på kursen ganske nøjagtigt. Ved sammenkobling med skibets radar vil skibet endda også gå af vejen for et andet skib, som det efter søvejs-reglerne skal vige for. Navigatøren har nu kun at kontrollere, om instrumenterne virker og hvis nødvendigt gribe ind i god tid.

En helt utraditionel styremetode fremkom, da de moderne færger blev udstyret med nogle dyser i bunden. De kan indstilles til ethvert drej eller enhver kurs, skibet ønsker at følge. Disse moderne fartøjer er i reglen også elektrisk styret som forklaret ovenfor.

Da luftfarten begyndte at tage form tidligt i 20. Århundrede, navigerede luftfartøjets navigatør stort set som søens. Der skete imidlertid under sidste verdenskrig 1939-45 en voldsom udvikling i luftfartøjets navigationsform, og efter krigen blev billedet vendt, så søens navigatører nu stort set navigerer på samme måde som luftens. Med den elektriske udvikling er det nu teoretisk muligt at navigere et skib sikkert med et instrument, hvor gyrokompas, selvstyrer, radar og GPS-satellitapparat m.m. er sammenkoblet. Navigatøren på broen kontrollerer blot at instrumenterne fungerer og holder sig klar til at gribe ind, hvis nødvendigt.

Mate, Helmsman, Autopilot, Joystick: – Practical Navigation Through the Ages

Summary

Navigation is the art of finding one's way. It is as old as man himself, because before the making of roads and paths it was necessary to navigate. Man took this art to sea when he began to explore the oceans, and since then the art has developed to a state of perfection.

The development from a steering ore held by a man to the modern steering mechanism controlled by a gyro steering control is a fascinating story of man's ability to invent and develop. The

newest steering control is so perfect that it would take a very experienced helmsman to steer just as accurately.

This article gives a survey of how ships have been steered and navigated through the ages, and especially the development that accelerated in the last half of the 20th century. It has been perfected to such a degree that one must ask oneself if it can ever become even more perfect.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Vicedirektør, Niels Jørgen Bagge*, *formand*

Advokat Ole Bang*

Svend C. Engholm

Kaptajn, formand Jens Fage-Pedersen*

Professor, dr. phil. Ole Feldbæk

Overtelegrafist Flemming Fokdal

Konserveringstekn. Mads Gulløv

Formand Niels-Jørgen Hilstrøm

Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen*

Direktør Jørgen Marcussen

Direktør Valter Merrild-Hansen

Overingeniør Arne Lund Pedersen

Formand Ole Philipsen

Adm.chef Dan Pode Poulsen*, *næstformand*

Direktør Arne Simonsen

Slots- og Haveinspektør Ole Stattau

Direktør Gunnar Sørensen

Fagl. sekretær Søren Lundin Sørensen

Forretningsfører Ole Vistrup

Sekr.leder Michael Wengel-Nielsen

Sekretær:

Konsulent, cand. jur. Poul Carstensen

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Administrationschef Ulla-Britta Hansen

Museumsinspektør Hanne Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

Museumsforvalter

Morten Kirketerp Nielsen

Konserveringstekniker Mads Gulløv

Skibsteknisk konsulent Jes Kroman

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen

Museumsassistent Lisbeth Ehlers

Fotograf Kirsten Jappe

Museumssekretær

Lone Knudsen Kristiansen

Regnskabsassistent Klaus Meyer

Servicemedarbejder Peter Mortensen

Timelønnede kustoder:

Benjamin Asmussen

J. Steen Christiansen

Annelise Dannesboe

H. Thorben Hansen

Leif Larsen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 2001

2001 blev et godt år for Handels- og Søfartsmuseet, hvor det ordinære statstilskuds forhøjelse med 1 mio.kr. gjorde det muligt blandt andet at producere tre særudstillinger, indlåne en særudstilling – og genbesætte den halvtids bibliotekarstilling.

Fra midt på sommeren kunne de besøgende tillige glæde sig over de forbedrede adgangsforhold og det udvidede vareudvalg i det fælles Velkomstcenter, der nu er indgangen for alle besøgende til Kronborgs seværdigheder, og hvori museet deltag.

Indsamling, undersøgelser og forskning

Gavehøsten til museet fortsætter, og mange bidrager på den måde til at gøre museet rigere – ikke i økonomisk forstand, men ved at udbygge samlingernes kvalitet og bredde.

En særskilt gaveliste findes efter beretningen.

Overførslen af oplysninger fra de gamle protokoller til edb-registrering fortsætter, men på grund af årets mange formidlingsopgaver dog for lavere blus.

Hanne Poulsen har efter sin forskningsorlov sidste år genoptaget det daglige arbejde, og i foråret 2002 vil der foreligge et afsluttet manuskript om skibsportrætmaleren Jacob Petersen.

Kåre Lauring har redigeret de spændende erindringer, som skibsfører Bernhard

David Larsen har skrevet om sit liv til søs i årene 1900–1946.

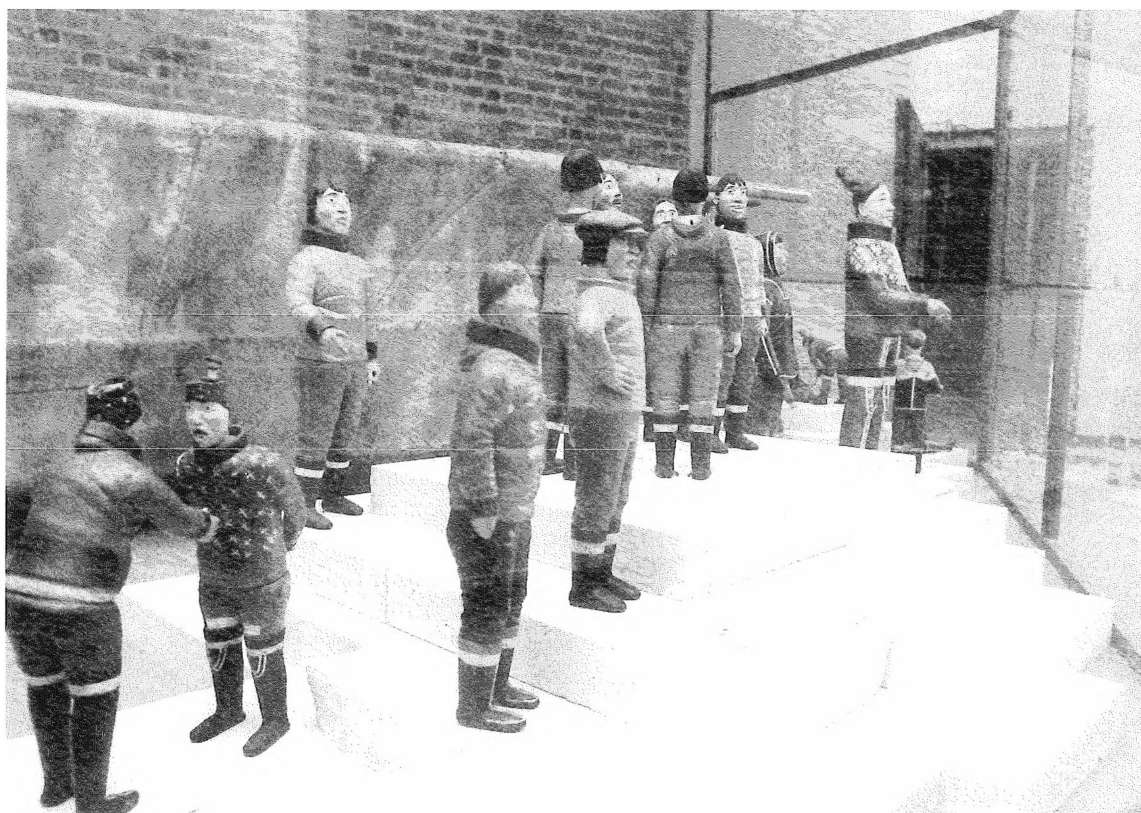
Desuden har museet skitseret et treårigt forskningsprojekt om Søens Folk fra 1920 til 2000, som det dog endnu ikke er lykkedes at finde finansieringsgrundlag til.

Bibliotekarstillingen blev i foråret genbesat, og Kenneth Roy Henriksen måtte indlede med at indhente et betydeligt efterslæb, da stillingen på grund af museets pressede økonomi havde stået ubesat næsten et år. Siden er der indledt et tættere samarbejde med de to andre beslægtede biblioteker i Danmark, Søfartens Bibliotek og Marinens Bibliotek. Hos kollegerne er man biblioteksmæssigt langt bedre udstede, og museet vil nok en årrække især være den part, der får gavn af samarbejdet. Den første store opgave vil være at overføre det manuelle kartoteks oplysninger til digital form, og de første vellykkede forsøg hermed blev gjort sidst på året.

Bevaring

Bevaringsarbejdet har især omfattet interne omflytninger for at frigøre rum på kaserneområdet for magasinfunktioner og forbedre rumudnyttelsen i magasinbygningen. Desuden er der blevet arbejdet med at klargøre genstande til udstilling.

Bidrag fra Venneselskabet har sikret restaureringen af to malerier hos Fælleskonserveringen.



Fra årets første særudstilling om den grønlandske billedskærer Johannes Kreutzmann ses et udsnit af hans farverige figurer skåret i træ. I baggrunden af billedet ses en grønlandsk konebåd (UMIAQ). (Foto: Kirsten Jappe. H&S)

Taken from the first special exhibition of the year about the Greenland carver Johannes Kreutzmann, the picture shows a section of his colourful figures carved in wood. In the background a Greenland women's boat can be seen (UMIAQ). (Photo: Kirsten Jappe DMM)

Formidling

Formidlingen har haft en høj prioritet i beretningsåret.

Årets første særudstilling viste den grønlandske billedskærer Johannes Kreutzmanns figurer, hvor en vandredstilling forberedt af museumsinspektør Birte Haagen fra Nationalmuseets Grønlandssekreta-

riat, blev suppleret af Hanne Poulsen med museets egne figurer. Udstillingen kunne ses fra 16. januar til sidst i marts.

Derefter fulgte fra 8. marts en jubilæumsudstilling i anledning af, at Dampskibsselskabet Norden A/S kunne fejre sin 125 års fødselsdag. Her var Kåre Lauring den fagligt ansvarlige. Udstillingen lukkede

den 5. juni og vil senere blive vist i Nykøbing Mors, hvor rederiets stifter blev født.

Fra den 28. juni kunne de besøgende i udstillingen Helsingør i Sejlskibstiden få indtryk af det kosmopolitiske liv i byen i Øresundstoldens sidste år og årtierne derefter. Den fagligt ansvarlige var Hanne Poulsen.

Endelig kunne museet fra 12. november og året ud vise vandredstillingen Under sejl rundt Kap Horn, produceret i samarbejde mellem Ålands Sjøfartsmuseum og Australian National Maritime Museum og sendt på rundrejse af Nordens Institut. Udstillingens fine billedside på dias og cd-rom gav et levende indtryk af sejladsen med de sidste store råsejlere i fragtfart.

Årets besøgstal blev 43.008 (2000: 47.139). Nedgangen skyldes muligvis, at turismen generelt havde et dårligt år. Men forklaringen kan også være, at entreen blev sat op ved årets begyndelse, og det ved vi fra tidligere år får en del besøgende på Kronborg til at fravælge Handels- og Søfartsmuseet.

Antallet af omvisninger har været over gennemsnittet. Hanne Poulsen, Kåre Lauring og Hans Jeppesen deltes om den traditionelle omvisning af nye shippingelever hos A. P. Møller på søndagene 12. og 26. 8. samt 16. og 30. 9.

Den 12. 2. var mange af museets medarbejdere engageret i at fremvise vores magasiner for Venneselskabets medlemmer.

Desuden har der været omvisninger ved:
Hanne Poulsen: 26. 2., 14. 5., 26. 5., 11. 6., 6. 10. og 18. 10.

Kåre Lauring: 27. 8. og 13. 11.

Hans Jeppesen: 11. 3., 27. 4., 10. 5., 16. 5., 19. 5., 26. 5., 29. 8. og 11. 11.

Uden for museet har Hans Jeppesen været foredragsholder den 20. 3., og den 19. 11. afholdt en dobbelttime på Historisk Institut ved Københavns Universitet.

I massemedierne har Hanne Poulsen medvirket på TV Bornholm om bornholmske kapere, og Kåre Lauring var den 19. 9. i Deadline DR 2, foranlediget af en kronik tre dage før i Berlingske Tidende om Danmark og Slavehandelen. Desuden har han leveret faglig bistand til Kulturnet Danmarks videoprojekt »Soldaten i baghaven«, der blandt andet har afsnit om søfolk og Anden Verdenskrig. Hans Jeppesen deltog den 7. 10. i et DR 1 program om Rotterdam.

Desuden har museet været aktør i en række andre begivenheder.

Den 24 - 25. 6. fik Helsingør besøg af Norges ældste sejlskib ANNA AF SAND, der ejes af Stavanger Søfartsmuseum. Da man om bord savnede en repræsentant for Øresundstolden, måtte museumsdirektøren påtage sig opgaven og modtage en kvarttønde nysaltede vårsild.

Museets deltagelse i arrangementet Baltic Sail i Helsingør Statshavn blev i år koncentreret til et samarbejde med dampskibet Skjælskør. Museet betalte kulforbruget, hvorefter de betalende gæster under sejladsen kunne se en lille udstilling om museets fremtidsplaner og tale med Lone K. Kristiansen, Ulla-Britta Hansen og Morten Kirketerp Nielsen. Billetten gav tillige gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseet.



Vandreudstillingen *Under Sejl rundt Kap Horn* udgjorde årets sidste særudstilling. Den handlede om sejladsen med de sidste store råsejlere fra Ålandsøerne, og udstillingen blev – som det ses – behørigt betragtet og beundret af interesserede gæster og venner af huset.
(Foto: Kirsten Jappe (H&S))

The travelling exhibition »Under Sail Round Cape Horn« was the last special exhibition of the year. It portrayed sailing with the last great square rigged vessels from the Åland Islands, and the exhibition was – as can be seen – suitably examined and admired by interested guests and friends of the museum.
(Photo: Kirsten Jappe DMM)

I dagene 16-18. 11. påtog Kåre Lauring sig som sædvanligt, at museet var repræsenteret på Bøgmessen i Forum. Desuden har han været ansvarlig for museets udlån og medvirken på standen Art Maritim på Bådmesse i Hamburg i tiden 29. 10. - 4. 11. Herr direktor Peter Tamm i Hamburg tilbød i år udvalgte danske museer, at de omkostningsfrit kunne deltage i Art Mari-

tim – et tilbud museet gerne og med tak tog imod. Bøgmessen blev besøgt af omtrent 30.000 gæster.

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

Først på året udkom syvende og sidste

bind af Dansk Søfarts Historie, og dermed afsluttedes et mangeårigt projekt, som har inddraget mange af museets medarbejdere. Bogholderiet har administreret projektet, fotograf Kirsten Jappe har leveret en stor del af illustrationerne, Kåre Lauring har været billedredaktør, og Hans Jeppesen har deltaget i hovedredaktionen samt på sidste bind tillige været medforfatter.

Den øvrige publiceringsvirksomhed omfatter:

Kåre Lauring har redigeret Maritim Kontakt nr. 23, der rummer Bernhard David Larsen: *Erindringer fra et liv til søs 1900 – 1946*.

Hanne Poulsen har i tidsskriftet Siden Saxo nr. 1, 2001 skrevet om Slaget på Reden i kunsten, og hun har anmeldt Erik Møller Nielsens *Fra Klamp til Konstruktion i Sønderjyske Årbøger*.

Hans Jeppesen har anmeldt syv videoproduktioner om Storebæltsoverfarten i Folk og Kultur 2001.

Organisation og samarbejde

I første halvdel af året fortsatte konsulent Frede Christensen den interne kursusvirksomhed med henblik på at forbedre samarbejdsformer og -klima og med en øget vægt på konkrete fremadrettede initiativer. Blandt de første synlige resultater var formuleringen af stillingsindholdet for administrationschefstillingen. Siden fulgte etableringen af pc-arbejdspladser med internetadgang for alle medarbejdere samt nye stillingsbeskrivelser for alle medarbejdere.

Det forøgede statstilskud var naturligvis en af forudsætningerne for den positive

udvikling, men den ville næppe kunne være gennemført så harmonisk og hurtigt uden Frede Christensens bidrag og med en stor velvilje fra Danmarks Rederiforening.

I det eksterne samarbejde har museet videreført sine mange faglige relationer.

Hans Jeppesen er fortsat formand for Skibsbevaringsfonden og for Frederiksborg Amts Museumsråd, og han er redaktør for tidsskriftet Danske Museer samt medlem af bestyrelsen for Orlogsmuseet. Derimod er han udtrådt af bestyrelsen for Vikingeskibsmuseet, da museet ved årsskiftet har ændret vedtægter, således at bestyrelsen udelukkende består af politiske repræsentanter. Han er ligeledes ved årsskiftet ophørt med at repræsentere museet i Marinarkæologisk Referencegruppe, da gruppen er nedlagt i forbindelse med den nye museumslovs ikrafttræden.

Hanne Poulsen deltager for museet i forskningsprojektet Coastal Shipping.

Kåre Lauring sidder i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfunds-forskning, hvor han nu er kasserer, og han er områderepræsentant for Frederiksborg amt i Dansk Magisterforening.

Mads Gulløv er museets repræsentant i Dykkerhistorisk Selskab.

Lone K. Kristiansen er museets repræsentant i netværket Cruise Elsinore.

I årets løb har en eller flere af museets medarbejdere deltaget i følgende faglige møder:

Søfartspuljen den 13. 3. og den 12 - 13. 9.

Dansk Kulturhistorisk Museumsforening DKM Fuglsø 14 - 16. 3. og 14 - 16. 11.

Coastal Shipping som afvikledes i Helsingør 7 - 9. 5.

International Congress of Maritime Museums i Barcelona 26 - 30. 6.

Statens Museumsnævns årsmøde 28 - 29. 5.

Baltic Tourism Commissions møde i Helsingør

Cruise Europe Exhibition i Hamburg i oktober

Lone K. Kristiansen har fra februar til maj været på studieophold på Sjöhistoriska Museet i Stockholm, hvor hun især var beskæftiget med information, markedsføring og pressekontakt og tillige fik lejlighed til at gennemføre en publikumsundersøgelse.

Desuden arrangerede hun en studietur den 1 - 3. 11. for personalet til Centralne Muzeum Morskie i Gdansk, der er Polens maritime nationalmuseum.

Personale

I foråret blev bibliotekarstillingen besat med Kenneth Roy Henriksen og til den nye stilling som administrationschef faldt val-

get på Ulla-Britta Hansen. Begge har allerede sat deres positive præg på institutionen.

I efteråret gik rengøringsassistent Kirsten Hvid på efterløn, og hendes opgaver og lønsum blev grundlaget for, at muscet kunne ansætte Peter Mortensen i et servicejob med opgaverne rengøring og medhjælp for museumsforvalteren. Desværre blev museumsforvalter Morten Kirketerp Nielsen i december ramt af en blodprop med en forventet længere sygemelding til følge.

Sidst på året valgte rengøringsassistent Åse Hvid at sige op.

Ved årets udgang fratrådte Susan B. Skåning, der en årrække har fungeret som kustode, og i beretningsåret tillige som medhjælp ved registrering.

Midlertidigt ansatte:

Modelrestaurator Anders Favrholt

Modelbygger Melita Kate Bentin (indtil 31. 12. 2001).

Modelbygger Emanuel Bassol

Civil Værnepligtig Morten Christensen

I arbejdsprøvning Niels Hansen

Gaveliste for året 2001

- Andersen-Alstrup, Nanni:* Tre postkort.
Andersen, Stig: Amster-Integrater nr. 3.
Bjerrregaard, John: Film 8 mm. fra skibsværft i Wismar.
Chubb, Joseph: N. Jonge: Globus Terrestis 1758.
Dampskibsselskabet NORDEN A/S: En samling arkivalier vedr. rederiets historie.
Danmarks Tekniske Museum: Diverse brochurer fra passagerskibe.
Danmarks Tekniske Universitet: En samling bøger.
Dannesboe Erik: Radio brev julen 1937.
Deleuran Eva: Uniforms epauletter.
Denning Eva: Fotogravure af dansk jagt.
Fage-Pedersen, Jens: Div. søfartsbøger.
Falk, Mogens: Erindringer fra langfart 1951.
Filholm, Bjarni Åkesson: Materiale vedr. S/S SMIRIL.
Gade, Kurt: En samling postkort.
Galliano, Roberto: Arkivalier vedr. B&W Skibsværft A/S.
Gulløv, Mads: Safety Instruction fra Mols Linjen og Norsk Fjordline, Billed Bladet 9. oktober 1945 samt et par underbukser.
Hansen, Stig: En samling skibsmodeller af bly.
Henningsen, Henning: En beskøjt.
Holm & Wonsild: Årsregnskab fra D/S Progress A/S.
Jensen, Bente Juel: Div. arkivalier vedr. Niels Kristian Kjærgaard.
Johansen, Ole: En samling ringbind.
Jørgensen, Jørgen: Havnearbejderhook af typen »Philipine Hook«.
Jørgensen, Tom: En samling bøger, en dampfløjte fra S/S AGNETE samt en samling platter med skibsmotiver.
Kuwait Petroleum Transport A/S: Papirer vedr. LPG tanker BETTYNORDGAS 1958.
Lokalhistorisk Arkiv Bangsbo-Frederikshavn: En samling dias fra Helsingør Skibsværft.
Lorentzen, Jens: Skibrat fra motorskonnert EMMY.
Nakskov Marineforening: Arkivalier vedr. S/S DOURO 1943.
Nielsen, Bente Dolmer: Skitsebog af Ernst Hill-Madsen.
Nielsen, Gerda: En samling tegninger til bygning af modelskibe.
Nielsen, Henry: Arkivalier vedr. rederiet: Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S.
Pedersen, Arne Lund: Div. papirer vedr. museumsprojekt Dok-Øen.
Petersen Søgaard, Helle: Skibsportræt: S/S EUROPA.
Reib, Annette: En samling foto og arkivalier vedr. Christian Nielsen.
Skaarup, H. E.: Erindringer fra skibsfører Axel Mathiesen.
Soltoft, Gerda: Dagbog fra skibsrejse til Argentina 1911.
Superfos A/S: Maleri: Københavns Havn 1888.
Svendborg og Omegns Museum: Erindringer fra Chr. Almsted.

Søfartens Bibliotek: En samling reproduktioner samt noget tovværk fra det engelske linjeskib H.M.S. CRESCENT.
Thorsøe, Søren: Champagneflaske brugt ved

dåben af M/S WASA PRINCE 1989.
Toldmuseet: Skibsmålingsudstyr.
Wright Albert: Ringbind med materiale om skibsklarerfamilien Wright i Helsingør.

Boggaver

Bundgaard, Aa. S., Hillerød
Bøgh, Per, Kolding
Christian Ejlers' Forlag, Kbh.
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg
Floor, Birte, Virum
Forlaget Carlsen A/S, Kbh.
Henningsen, Henning, Helsingør

Holmfred, Claus, Søborg
Karting, Herbert, Kapitän
Klein, Finn, Faaborg
Kløvedal, Troels, Ebeltoft
Petersen, Kurt Bang, Næstved
Thorsøe, Søren, Allerød
Weilbach, I.C./J. Marcussen, Kbh.

Da museets bibliotekarstilling ikke har været besat i perioden fra den 1/4 2000 til den 24/4 2001, har det desværre ikke været muligt at registrere alle indkomne bogga-

ver i denne periode. Derfor benytter vi her lejligheden til at takke alle boggivere, som ikke tidligere er blevet nævnt. *Hjertelig tak!*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 2001

<i>Indtægter</i>	
Entreindtægt	773.886
Tilskud fra staten	5.655.600
Andre offentlige tilskud	131.500
Ikke offentlige tilskud	24.041
Kiosk- og bogsalg	118.701
Rekvirerede arbejder	26.104
Renteindtægter	51.673
Indtægter i alt	<u>6.781.505</u>
 <i>Kapacitetsomkostninger</i>	
Personaleomkostninger	4.233.667
Lokaleomkostninger	1.019.504
Samlingens forvaltning	41.571
Undersøgelser og erhvervelser.	49.774
Konservering	107.697
Udstillinger	435.370
Anden oplysningsvirksomhed	- 528
Udgivervirksomhed	2.284
Andet kulturformidlende arbejde ..	113.798
Administration	768.343
Kapacitetsomkostninger i alt	<u>6.771.480</u>
Resultat før afskrivninger	10.025
Afskrivninger	8.206
Årets resultat	<u>kr. 1.819</u>

Balance pr. 31. december 2001

<i>Aktiver</i>	
Samlingen	1
Automobil	8.206
Anlægsaktiver i alt	<u>8.207</u>
Beholdninger	145.446
Udestående fordringer	151.088
Likvide midler	1.622.862
Omsætningsaktiver i alt	<u>1.919.396</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.927.603</u>
 <i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>- 462.205</u>
Hensættelser	<u>332.743</u>
Mellemregninger	1.300.787
Skyldige omkostninger	756.278
Gæld i alt	<u>2.057.065</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.927.603</u>

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 2001 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 29. april 2002.

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af ikke-offentlige tilskud 2001

Danmarks Rederiforening	10.000
J. C. Hempels Fond	20.000
Norden	67.586
DSH, billedredaktion	9.040
Tilskud; Sture Høvdens's Legat.	104.850
	<u>211.476</u>
<i>Heraf reserveret til hensættelser:</i>	
Museumsfolder	15.000
Konservering og indkøb til samlingen	62.742
<i>Heraf anvendt:</i>	
Konservering og indkøb.	42.108
Udstilling	35.000
Fotoudstyr	32.585
	<u>187.435</u>
I alt	<u>kr. 24.041</u>

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

<i>Resultatopgørelse for året 2001</i>	
Renteindtægter	2.209
Kursregulering	6.125
Årets resultat	<u>kr. 8.334</u>
Balance pr. 31. december 2001	
<i>Aktiver</i>	
Handels- og Søfartsmuseet	90.555
Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv	166.863
Obligationer , 5% Danske Kredit, nominelt kr. 59.000	0
Likvide midler, Den Danske Bank	0
Aktiver i alt	<u>kr. 257.418</u>
<i>Passiver</i>	
<i>Egenkapital:</i>	
Saldo pr. 1. januar 2001	249.084
Årets resultat	8.334
Passiver i alt	<u>kr. 257.418</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 2001 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 29. april 2002

Ole Holm, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 2001

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter	31.796
Kursregulering	1.961
Indtægter i alt	<u>33.757</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision	3.750
Depotgebyr	244
Udgifter i alt	<u>3.994</u>
Årets resultat	<u>kr. 29.763</u>

Balance pr. 31. december 2001

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer	631.963
Likvide midler	19.953
Tilgodehavende, Handels- og Søfartsmuseet.	<u>1.205.000</u>
Omsætningspapirer i alt.	<u>1.856.916</u>
Aktiver i alt.	<u>kr. 1.856.916</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>1.686.303</u>
<i>Gæld</i>	
Mellemregninger	166.863
Skyldige omkostninger	3.750
Gæld i alt	<u>170.613</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.856.916</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 2001 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 29. april 2002

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 Juppé: Købmand, sømand og supercargo – guide til den florissante handels København (dansk og engelsk tekst og fotos).* H&S (1998).
Pris kr. 98,00.

Plakater:

Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* (1948). Farvelitografi. Pris kr. 60,00.
Museets »nye« plakat, tegnet af grafikerens *Karin Birgitte Lund* (1985). Farvelitografi.
Pris kr. 60,00.

B&W. Jubilæumsplakat (1993). Pris kr. 20,00.

The Dutch in the Sound and the Baltic. (1994). Pris kr. 20,00.

Sømand, købmand og supercargo. (1996).
Pris kr. 20,00.

I serien Maritema:

Søren Thirslund: Træk af navigationens historie. Bd. I-III. Pris samlet kr. 300,00.
Bd. I: Fra Oldtiden til 1530, kr. 95,00.
Bd. II: 1530-1850, kr. 105,00.
Bd. III: 1850-1988, kr. 125,00.
Handels- og Søfartsmuseet (1987-89).

Søren Thirslund: Vikingetidens navigation og Amerikas opdagelse. Thirslund, Humlebæk (1999). Pris kr. 160,00.

Søren Thirslund: Viking Navigation (eng.). Thirslund, Humlebæk (1997).
Pris kr. 110,00.

Søren Thirslund: Wikinger Navigation (tysk tekst). Thirslund, Humlebæk (1998).
Pris kr. 110,00.

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.
Pris kr. 25,00.

Navigationens Historie. Video. *Søren Thirslund, Humlebæk* (2000).
Pris kr. 100,00 (også på engelsk).

Vi har også andre maritime titler (plus div. særtryk) til salg. 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 2002

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, formand

Direktør Jørgen Marcussen, næstformand

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palle Hansen

Direktør Erik Østergaard

Museumsdirektør Hans Jeppesen, sekretær

Æresmedlemmer

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Fhv. museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

Beretning 2001-2002

Selskabets ordinære generalforsamling blev afholdt onsdag den 28. august kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Omkring 80 medlemmer deltog, og forinden havde medlemmerne som sædvanligt haft mulighed for at se årets særudstilling.

Kl. 19 bød formanden arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen velkommen, hvorefter forsamlingen gik over til følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning om selskabets virksomhed 2001/2002
3. Regnskab for 2001/2002
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
5. Fastsættelse af kontingent

6. Indkomne forslag

7. Eventuelt

Ad. 1.: På bestyrelsens forslag valgte forsamlingen skibsfører Søren Thirslund som dirigent, og efter at have konstateret, at forsamlingen var indkaldt med lovligt varsel, gav dirigenten ordet til foreningens formand.

Ad. 2: Hannes Stephensen aflagde følgende beretning :

Efter sidste generalforsamling konstituerede bestyrelsen sig med genvalg, således at arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen har været formand og direktør Jørgen Marcussen har været næstformand samt repræsenteret Venneselskabet i museets bestyrelse. Bestyrelsens øvrige medlemmer har været

direktør Ole Friis, journalist Anders Høegh Post, skibsræder Torben Palle Hansen, direktør Erik Østergaard og Hans Jeppesen.

Som sædvanligt er årbogen den største gave fra Selskabet til museet, og som sædvanligt har Bert Blom været redaktionssekretær, og Jørgen Marcussen har bistået med den tekniske side, hvorved trykkeudgifterne kan holdes i avc. Årets lave nettoudgift på kr. 112.427 skyldes dog tillige, at det er lykkedes at sælge flere årbøger end vi plejer (for kr. 25.145), og at selskabet også har fået kr. 19.500 i tilskud til udgivelsen. Desuden har Venneselskabet kunne yde i alt kr. 80.000 til indkøb af montrere og til konserveringsarbejder. Montrerne kan ses i den nuværende særudstilling *Modeller fra Skalkammeret*, og de konserverede akvareller indgår i museets kommende særudstilling om søofficeren Frederik von Scholten's skitsebøger fra Vestindien.

Vintermødet for foreningens medlemmer blev i år til et tidligt forårsarrangement, da museet den 18. marts inviterede til »preview« på årets særudstilling. Det var en yderst velbesøgt begivenhed, som jeg ved, at også museets medarbejdere var glade for.

Venneselskabets årlige udflugt bliver denne gang til et efterårsarrangement, som afvikles lørdag den 28. september. Turen går til det nye og spændende Marinmuseet i Karlskrona, og der er også afsat tid til at besøge den svenske orlogsbase på stedet. Indbydelserne er lige på trapperne, og det vil være klogt at svare hurtigt, da der plejer at være rift om pladserne. Scandlines vil som flere gange før bidrage til at dagen bliver god og prisen holdes nede.

For at sikre Venneselskabet den bedst mulige betjening blev Susan Bjerre Skaaning i foråret 2001 ansat i en honorarlønnet deltidsstilling, men samme efterår fik hun desværre en langvarig sygdomsperiode, hvorfor museets medarbejdere igen måtte træde til. På dette tidspunkt var museet gået i gang med en analyse af alle interne arbejdsgange for at sikre den bedst mulige udnyttelse af edb, og da det blev klart, at her var en rationaliseringsgevinst, som også kunne komme Venneselskabet til gode, besluttede bestyrelsen at nedlægge stillingen og opsigte Susan Bjerre Skaaning.

Til sidst vil jeg omtale et initiativ, som vi i bestyrelsen har diskuteret, men endnu ikke omsat i handling. Venneselskabets medlemstal er p.t. relativt stabilt omkring 1000 medlemmer. Det er egentlig ganske pænt, men det kunne være større, og derfor vil bestyrelsen i løbet af vinteren søge at gennemføre en mere målrettet indsats for at interessere flere lystsejlere og sportsdykkere i at melde sig ind. Såfremt de nuværende medlemmer har konkrete forslag, finansieringsideer eller personlige kontakter, som bestyrelsen kan have gavn af, vil vi gerne have et praj.

I de kommende fire år vil museets hovedtilskudsyder staten reducere sit bidrag til museet, og det bedste vi kan gøre for museet, er at sikre, at Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner bliver større og rigere.

Forsamlingen godkendte bestyrelsens beretning.

Derefter orienterede Hans Jeppesen om museets aktiviteter og planer.

Fra formidlingen nævnte han sidste efterårs særudstilling *Under Sejl Rundt Kap Horn*, der skildrede den sidste erhvervsmæssige sejlads med store råsejlsriggede skibe. Udstillingen var lånt fra Ålands Sjøfartsmuseum, som havde produceret den i samarbejde med Australian National Maritime Museum.

Desuden omtalte han museets nuværende særudstilling *Modeller fra Skatkammeret*, som foruden at vise et halvt hundrede af museets fine skibsmodeller fra magasinet, også har en virtuel del, der kan findes på museets hjemmeside www.maritime-museum.dk. Her kan man se billeder af modellerne, eller de skibe de gengiver, og læse små tilknyttede historier på dansk og engelsk. Hjemmesiden vedligeholdes af museumsassistent Lisbeth Ehlers, som også er museets webmaster.

Hans fortalte tillige om, hvordan museet i disse år søger at udvide sit engagement i den digitale udvikling med henblik på at gøre stadigt større dele af samlingerne tilgængelige, at forbedre samarbejdsmulighederne med beslægtede institutioner og at rationalisere, hvor det er muligt. Det er en langvarig proces, men de første resultater er nu synlige. Alle skrivende medarbejdere har fået egen pc'er med direkte adgang til internettet, og en betydelig del af korrespondancen foregår nu via det nye medie. Registrering af nyttilkomne genstande er siden 1995 foregået via edb, men af de ældre modtagne genstande har der kun været kræfter til at inddatere 10%. Museet har længe ønsket at udbygge det biblioteksmæssige samarbejde med Marinens Bibliotek og Søfartens Bibliotek, og også her

er digitalisering et nøgleord. Vores nye bibliotekar Kenneth Roy Henriksen har derfor indledt et flerårigt arbejde med at lægge hele bibliotekets kartotek på edb. Dertil har museet først på efteråret søgt en række fonde og rederier om bidrag til at få etableret en billeddatabase med skibsfotografier af alle tidligere og nuværende damp- og motorskibe i Dansk Skibsregister. Når dette projekt er gennemført om forhåbentlig et par år, vil man kunne finde alle fotografierne på museets hjemmeside, og derefter bestille kopier.

Hans Jeppesen sluttede sin orientering med at omtale den økonomiske situation. Den igangværende omstilling til den digitale tidsalder blev i år 2000 fremmet af, at museets statstilskud blev forhøjet, men desværre er de økonomiske udsigter for de kommende år ikke lyse.

Statens tilskud vil ifølge finansloven for 2002 og de følgende 3 år gradvist blive reduceret, så det i 2005 har samme størrelse som i 1999. På denne baggrund har museet undladt at besætte bogholderstillingen, der blev ledig ved Kaya Hansens pensionering pr. 1. april, og når museumsinspektør Hanne Poulsen ved årets udgang går på pension, vil hendes stilling heller ikke blive nybesat.

På et spørgsmål fra forsamlingen om museets udflytningsplaner, svarede HJ, at der p.t. ikke er noget nyt, og at den største opgave netop nu er at få tilvejebragt et finansieringsgrundlag.

Ad. 3: Derefter gennemgik HJ det omdelte regnskab, som generalforsamlingen godkendte uden bemærkninger.

Ad. 4: På valg til bestyrelsen var Hannes Stephensen, Ole Friis og Jørgen Marcussen, som alle var villige til at genopstille. Da der ikke var andre kandidater, blev de valgt med akklamation.

Selskabets revisor Niels P. Hansen blev ligeledes genvalgt.

Ad. 5: Bestyrelsen foreslog uændret kontingent, d.v.s. 230 kr. for personligt medlemskab og 1.400 kr. for et firmamedlemskab. Generalforsamlingen vedtog uden bemærkninger bestyrelsens forslag.

Ad. 6: Der var ikke indkommet forslag fra medlemmerne

Ad. 7: Et medlem opfordrede til, at frivillige tilbød at hjælpe museet med opgaver,

som det på grund af nedskæringer var vanskeligt at opretholde. HJ takkede for tilbuddet.

Lidt i kl. 20 kunne dirigenten takke for god ro og orden, og efter en forfriskning indledtes aftenens foredrag med sang og harmonikaspil ved Henry Johansen. Derefter fik museumsdirektør Ole Lisberg Jensen ordet, og gav en levende og indsigtfuld skildring af den sidste søfart fra Hven.

Ref. Hans Jeppesen

Referat godkendt af dirigent: Søren Thirslund

Nytilkomne medlemmer

Agerskov, Henning B., Snekkersten
Arnkild, Claus, Ålsgårde
Boisen, Aage, Espergærde
Bork, Finn, København
Christensen, Ole, Skive
Christiansen, Søren, Helsingør
DFDS A/S, København K
Dørge, Ole, Søborg
Ege, Torben Mogens, Thisted
Frederiksen, Viggo, Kastруп
Frederiksværkegnens Museum,
Frederiksværk
Hansen, Kjeld, Gilleleje
Heering, William, København Ø
Henriksen, Johannes, Næstved
Horskjær, Jan, København V
Jacobsen, Jørgen, Klampenborg
Jensen, Erik, Hvidovre
Jensen, Kaj Nykjær, København S
Jensen, Stig, Skørping
Kieler, Vagn, Ålsgårde
Knudsen, Keld, Frederiksberg
Kragclund Nielsen, Erik, København NV
Krüger, Kirsten, Kokkedal
Lousen, Jess, Brønshøj
Mathiasen, Carl, St. Heddinge
Mortensen, Karl Johan, Vanløse
Nordshøj, Søren, Helsingør
Olsen, Oli, Argir, Færøerne
Rasmussen, Klaus Topager, Dragør
Rederiforeningen Danmark, København
Saffarek, Wolfgang, Klippan, Sverige
Tangsgaard, Bent, Nivå
Tollan, Anvar, København
Zehngraff, Michael, Brønshøj

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 2001 – 31. marts 2002

Indtægter

Kontingenter fra medlemmer	213.740
Modtaget gave	10.000
Refusion af sygedagpenge	19.194
Renteindtægter	2.370
Aktieudbytte	1.187
Indtægter i alt	<u>kr. 246.491</u>

Udgifter

Udgivelse af årbog 2001	114.720
Moms af årbøger til medlemmer	28.546
Porto til udsendelse	13.806
	<u>157.072</u>

Salg af årbøger	25.145	
Tilskud til årbog 2001	19.500	44.645
Nettoudgift årbog 2001		<u>112.427</u>

Andel af gager	65.000
EDB-omkostninger	14.866
Medlemsarrangementer	854
Kontorhold m.v.	10.177
Porto m.v.	13.726
Revision	5.600
Renteudgift	5
Diverse	3.976
Udgifter i alt	<u>kr. 228.954</u>

Resultat	<u>kr. 17.537</u>
--------------------	-------------------

Balance per 31. marts 2002

Aktiver

Likvider	91.338
Tilgodehavende moms	0
Tilgodehavende	8.390
Beholdning af salgsartikler	14.093
Nom. 250 stk. aktier i Danske Bank (kostpris)	8.050
EDB-anlæg	0
Aktiver i alt	<u>kr. 121.871</u>

Passiver

Skyldige omkostninger	8.000
Skyldig moms	438
Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet	7.204
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 2001	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 2001	38.644
Årets resultat	17.537
Passiver i alt	<u>kr. 121.871</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 2002

Niels P. Hansen, registreret revisor

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

Resultatopgørelse for tiden
 1. april 2001 til 31. marts 2002

Balance pr. 31. marts 2002

<i>Indtægter</i>	
Udbytter	43.639
Renter, bankindestående	8.199
Renter, obligationer	56.514
Kursgevinst udtrukne obligationer	1.054
Indtægter i alt	<u>109.406</u>
<i>Udgifter</i>	
Revisionshonorar	5.000
Udgifter i alt.	<u>5.000</u>
Resultat.	104.406
Gave til Handels- og Søfartsmuseet	80.000
Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20%	<u>20.881</u>
Overskud	kr. <u>3.525</u>

<i>Aktiver</i>	
Likvider	41.937
Tilgodehavende renter.	16.696
Tilgodehavende udbytteskat	638
Aktier Danske Bank, 194 stk. (kostpris)	22.043
<i>Obligationer</i>	
5% Danske Kredit Annuitet 2029	
Nom. 103285302 (kostpris)	967.538
5% Realkredit Danmark 2019	
Nom. 30759753 (Kostpris)	297.200
Danske Invest Dannebrog, nom. 930.300 (kostpris)	944.255
Aktiver i alt.	<u>kr. 2.290.307</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger.	7.000
Skyldig gave	<u>80.000</u>
Gæld.	87.000
Arv Sture Høvden.	730.666
Arv H. L. Barfoed.	100.000
Arv Marius Rane.	969.854
<i>Kapitalkonto:</i>	
Saldo 1. april 2001	247.106
Henlæggelse for 2001/02	20.881
	267.987
<i>Uddelingskonto:</i>	
Saldo 1. april 2001	111.275
Årets resultat	3.525
	<u>114.800</u>
Egenkapital	2.203.307
Passiver i alt	<u>kr. 2.290.307</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 2002

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:

Enkeltbind: 1946-88 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1991-96 pr. stk. kr. 160,00.

Årbog 1997-2000 pr. stk. kr. 175,00.

Årbog 2001 pr. stk. kr. 200,00.

(Årbog 1942-45, 1948-68, 1989-90 er udsolgt).

Diverse nyere særtryk af årbogsartikler.

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

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Dansk Navigatørforening

Dampskibsselskabet TORM

Den Danske Banks Fond

Frederiksborg Amt.

Udvalget for Almen Kultur

Lemwigh-Müller & Munch Fonden

J. Ring Andersen Skibsværft

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Forfattervejledning

Redaktionen til Handels- og Søfartsmuseets årbog modtager meget gerne relevante maritime artikler til **bedømmelse**. Der eksisterer således **ingen garanti** for, at artiklen er egnet eller bliver antaget til udgivelse. Det er alene **redaktionens afgørelse**. Årbogen udkommer normalt ca. medio november og har i øjeblikket et oplag på 1800 eksemplarer. Medlemmer af museets veneselskab modtager bl.a. en årbog for deres kontingent.

Manuskriptstørrelse

En tekstsider i museets årbog er på ca. 3200 anslag og modsvare stort set en tekstsider i et maskin- eller computerskrevet manuskript. Artiklernes længde er noget svingende alt efter det valgte emne og illustrationernes mængde, men artikler op til ca. 20 manuskriptsider er som regel acceptable.

Aflevering af manuskript

Afleveringsfristen for manuskripter er

senest den 1. april. Manuskriptet forsynes af forfatteren med en kort manchete (4-5 linjer), der dels skal rumme en kort præsentation af forfatteren og dels en meget kort henvisning til artiklens emne samt et resumé, der på ca. en A4-side (gerne mindre) sammenfatter artiklens emne. Forfatteren foreslår endvidere ledsagende illustrationer forsynet med tekst.

Noter, kilder, litteraturliste og resumé anbringes efter artiklen i den her nævnte rækkefølge.

Manuskriptet modtages helst på **diskette med ét print** eller eventuelt som **e-mail: venner@maritime-museum.dk** – men det kan også afleveres som et maskinskrevet og tydeligt manuskript med bred margin og 1½ linjeafstand.

Forfatterne modtager kun én korrektur. Redaktionen forbeholder sig ret til at foretage mindre sproglige ændringer og redigering i overskrifter og billedtekster uden særlig forelæggelse for forfatterne.

Stikordsregister til Handels- og Søfartsmuseets årbøger 1997-2001

En henvisning til årbøgerne kan se således ud: 92: 105; 93: 60-, 74* ... og kan oversættes til: Årbog 1992, side 105 samt årbog 1993, side 60 og følgende side(r) og side 74 med ill. - Stjerne (*) angiver illustration(er).

2. Verdenskrig 1939-1945, 97: 42, 75-; 00: 54-;
01: 15-
A shave and a haircut, 00: 53
A. Christiansen Jun., rederi, 00: 19
A.I.A., damper, 99: 18
A.P. Møller, 97: 39; 98: 85
A/S Dampskibsselskabet Vendila, af
Christian Lund, 97: 36-52*
AAGE, bark, 00: 83
AASE MÆRSK, M/T, 99: 104-
ABELONE VENDILA, M/S, 97: 43*
Achebe, Chinua, 99: 45
Adam af Bremen, 01: 118
Afmærkning og bøjer, 01: 39
AFRICAN REEFER, M/S, 00: 43-44*
Afrika, 99: 7-62*, 65-
AFRIKAAN, hol. Damper, 99: 36
AGDA, dampbåd, 99: 139
AGENT PETERSEN, bark, 00: 75-
Agip, ital. olieselskab, 98: 133
AIA, 99: 9
AIDA LAURO af Genua, 00: 57
Ajax, D/S, 97: 36
AJAX, S/S, 97: 37*
AKASSA, eng. damper, 99: 21
Akureyri, 97: 25-; 01: 114
ALBERT, en færøsk fiskeskutter med en britisk
fortid, af Axel Mortensen, 97: 53, 67*
ALBERT, fiskeskutter, 97: 53-67*, 54*, 58-59*, 61*,
64*
Alberts, kaptajn, 01: 133
Albino, 99: 27, 40
ALBION, damper, 99: 9-
ALBIS, bark, 00: 75
Alfred Holt & Co., eng. rederi, 01: 88-
Algier, 98: 100-
ALIDA, bark, 00: 77-
Allan Line, skotsk rederi, 01: 121
Alpha dieselmotor 1200 hk, 98: 131, 142
Alternative rejser, af Niels Ole Kiil, 01: 65-84*
ALTHÆA, skon. af Marstal, 98: 67
ALVILDE, bark, 00: 75
AMALIENBORG, M/T, 98: 16-
Amazone, skonnert, 97: 69
AMBO, M/T, (= JANE MÆRSK), 98: 96-
American Export Line, 01: 72,
American President Lines, 01: 65
American Standard Dredging Co., 01: 45-
AMERIKA, S/S, 01: 123-
Amerikanische Paket = HAPAG, 00: 25
Amerikanske landbrugsministerium, 01: 67-
Amerikanske Uafhængighedskrig, 99: 83
Anchor Line, skotsk rederi, 01: 121
Andaluzit (mineral), 97: 14
Andersen, H. N., 00: 27-
Andersen, Hans Chr., kapt., 98: 93
Andersen, Hans Tøsing, skibsf., 00: 80
Andersen, Ole, 98: 133
Andersen, A., skibsfører, 00: 80
Andersen, R.C., skibsfører, 99: 19
Andreasen, S.M., skibsf., 98: 85
Anegada-passagen, 00: 29
Angmagsalik, 01: 112
ANHOLT KNOB, fyrskib, 01: 9
Ankret ved Nyhavn, 99: 110
ANNA, 99: 102-
Anschütz, ty. firma, 98: 135
Anson, George, eng. søofficer, 99: 76-
Antigua, 00: 14
Antiller, De små, 00: 8-
Antiquit Americ, værk, 01: 114
ANTOINE, 99: 35
ANVERSOIS, dampbarkasse, 99: 17
A. P. Møller, 98: 85-; 99: 94

Aquapendente, Fabricius ab, 99: 71
ARCHIDUCHESS STEPHANIE, damper, 99: 17
ARENDAL, 98: 107-
Arge, Niels Juel, forfat., 97: 65
ARGUS, dampbarkasse, 99: 17
Aristoteles, 98: 117
Arkivet, 99: 56
Arnarson, Ingold, nordbo, 01: 109
ARNOLD, skonnert, 00: 61*-
Arrangement concerning Danish Shipping,
99: 94
Arsinøe, 99: 64
Arsukfjorden, 98: 12*
Aruba, 01: 71
Aruwimi, 99: 24-
Asiatisk Kompagni, 98: 41
Association Internationale Africaine, 99: 9
ASTA, M/S, 00: 41-42*-
Atlantehavet, 99: 8-; 01: 121
Atlas, 98: 109*
Atlas, hollandsk, 98: 106*
Atlas, maskinfabrik, 00: 39
Aurelius, Marcus, 99: 70
Australien, 00: 15
AUXILIARY NAVAL TANKER, 98: 96
Avitaminose, 99: 64
Axelsen, konsul, 01: 12

B

Bache & Co., mæglerfirma, 00: 86
Back, Torben, maskinchef, 98: 138
Baert, Mr. E., chef, 99: 25
Bahia, 00: 86
Baildon, Thomas, 99: 57
Bak, Frede: Fyrskibsliv i gamle dage, 01: 7-22*
Baltic and Guinean Company, 98: 42-
Banana, 99: 11-, 57-
Bangala, 99: 15-
Bangalaer, 99: 25
BANGARTH, S/S, 97: 42
BANGKOK, fore-and-aft-skonnert, 98: 119
Bania, 99: 15
Banks, Joseph, botaniker, 99: 83
Banner, Congorigets, 99: Omslag*, 9, 16*, 31*,
34*

Banza Manteka, 99: 40
BARACUTA, 99: 100
Barbados, 00: 14, 23
Barcelona, 00: 53
Bardason, Herjulf, 01: 117
Barfod, Jørgen, 98: 39
BARGA, damper, 99: 9-
Barkskibe, 00: 75
BARON DHANIS, damper, 99: 18
BARON LAMBERMONT, damper, 99: 18
Bartholin, Thomas, prof., 99: 71
Basoko, 99: 25-
Batavia, 98: 95; 00: 63
Baumgarten & Burmeister, 01: 33, 45
Baunsgaard, Bernhard, 98: 133
BAVARIA, ty. damper, 01: 31
BBC, 01: 102, 112
Bech, Nicolai Vilhelm, skipper, 97: 71
Becker, F., kapt., 00: 25
Beckman, Claes, 97: 17-
Behaim, Martin, 99: 8
Belgisk Congo, 99: 7-62*; 01: 105
Belgiske Komité, Den, 99: 9
Bell, Harold, capt., 01: 95
Bell, Thomas, capt.: 01: 90-
Bena-Kamba, 99: 15
Bendixen, H. C., købmand, 00: 76-
Beni Saf, 01: 75*
Bentzen, C. P., 97: 70
Beretninger og regnskaber, 1942-2002
Berg & Larsen, skibshandlere, 98: 133
Berg, Hans Henrik, guvernør, 01: 43
Bergen, 98: 104-
Berghe Sainte Marie, 99: 30-
Bergthorsson, Pål, 01: 118
Beri-Beri, 99: 66
Bern Radio, 98: 20
Bertra International ApS, 98: 133
Besejlingen af Sankt Thomas Havn,
af Erik Gøbel, 00: 7-35*
Besejlingsstatistik, 00: 13
BESSARABIEN, M/S, 01: 75
Besættelse, Danmarks, 99: 93
Bidevindsejlere, 00: 45
Bidstrup, Magnus, konsul, 97: 74
Bidstrup, Otto, bygmester, 97: 70-

Bille, Carl, marinemaler, 00: 20
Billious (sic), 99: 43
BIRGITTE MELCHIOR, bark, 00: 20*
Bjerregaard, Rasmus, maskinchef, 98: 131
Blanc, Gilbert, læge, 99: 83
Bligh, William, 99: 82; 00: 49
Blokhuset ved Kastrup Knæ - Kong Christians
sidste knyttnæve, af Birger Thomsen,
97: 82-95*
Blom, Bert: Navigatør i Mørkets Hjerte, 99: 7-62*
Blom, Bert: Årbogsregistre i 1991, 1997, 2002
Blue Funnel Line, The, 01: 88
Blue Peter, The, 99: 46
Blæksprutte, 98: 126
Bløndal: Islandsk-dansk ordbog, 97: 17
Board of Trade, 00: 64
Boas' Værft, 00: 77
Boas, J. Jun., 00: 77
Bodson, Mr., 99: 25
Bogarden, van den, stationsleder, 99: 23
Bolderaa ved Dunafjorden, 97: 8
Boma, 99: 11-
BONITA, køleskib fra Peru, 98: 22
BORGUNDKNARREN, 01: 112-
BORNHOLM, M/S, 97: 40; 99: 104; 01: 97
Bornholms Maskinfabrik, Rønne, 97: 69
Bosporustrædet, 01: 73*-74*-
Boulanger, franskmand, 99: 25, 38
BOUNTY, 00: 49
BOUNTY, 99: 82
Boye, M., kapt., 99: 140
BRABANT, damper, 99: 17
Brand ombord, 00: 83
Brandrup, B., maskmester, 98: 129
BRAZILIAN REEFER, 00: 51
BRAZILIAN REEFER, M/S, 01: 85-90*-
Bremerhaven, 98: 22
BRETAGNE, M/S, 98: 93; 01: 97
Bristol, 99: 77-
BRISTOL, eng. damper, 00: 63-
BROOKS, slaveskib, 99: 84
Brorsen & Overgaard, ing.firma, 01: 98
Browns gyrokompas, 98: 130
Brucz, Josef, skibsfører, 97: 76
Bruun, Anton F., zoolog, 98: 126
Bruun, F. A., maskinist, 99: 19

Brændselseksport, 98: 80
BRØDRENE, brig, 00: 77
Brømsebro, 97: 88
Brøndsted & Co., 00: 8; 01: 24
Buchimbi, by, 99: 27
Buck Island, 01: 38*-
Bucomela, 99: 29
Buddha, 99: 131
Buenos Aires, 00: 50-
Bulkcarrier, 00: 69
BUMBA, 99: 32
Burmeister & Wain, 00: 26
Busindi, village, 99: 29-
Byron, John, capt., 99: 82
Bøeg, Anders, 98: 107
Bøjer, 01: 39*
Bølgebrydere, 01: 46
Børghlum, S. A., maskinist, 99: 19, 24, 32
Båd, 98: 92
Både, 99: 17
Bårdson, Ivar, forfatter, 01: 111

C

C. F. GROVE, fyrinspektionsskib S/S, 01: 11-
17*-
C. K. Hansen, reder, 97: 46-; 98: 129
Cable & Wireless Ltd., 99: 100
Cabral, Pero Alvares, 99: 66
Calais, 98: 74
Calandruccio, åleforsker, 98: 117
CALEDONIA, H/S, 98: 45*
CALIFORNIA, M/S, DFDS., 00: 56, 01: 101
Californien, 00: 15
Cameron, J. B., direktør, 01: 43
CAMILLE JANSSEN, dampbarkasse, 99: 17
CANADIAN REEFER, M/S, 01: 85-, 89*-
Cao, Diogo, 99: 8
Captain White's Curry Sauce, 99: 88
CAPITAINE SCHAGERSTRÖM, damper, 99: 18
Caracas, 01: 71-
CARACAS, M/S, 98: 25
Caraibien, 98: 121; 00: 7-36*, 01: 23-64*
Caraibiske Hav, 98: 121
CARAVELLE, S/S, 00: 40*-, 53*
Cardiff, 00: 86-

Careen Hole, 01: 32
 Cargoliners, 01: 65
 CARINA (tidl. DANA), 98: 121-
 CARL af Nyborg, stenskon., 99: 142
 Carl, A/S Dampskibsselskabet, 97: 42
 Carlsberg, bryggeriet, 97: 80
 Carlsbergfondet, 98: 118-
 Carlsbergryggen, 98: 127
 Carl'ske Rederier, L. H., 97: 42
 Carlsminde, Bryggeri, 99: 139
 Carmichael & Osgood, 01: 41
 Carmichael, Maclean & Co., 97: 39
 Carstensen, C., fyrinspektør, 01: 38
 Carstensen, Johan Heinrich Ostermann, 00: 61
 Cartagena, 00: 12-
 Carteret, Philip, capt., 99: 81
 Cartier, Jacques, 99: 67
 Casement, Roger, 99: 38-, 60
 Casper, Otto & Søren Hansen, 98: 102
 Caspers Knæ, 97: 82
 CATHARINA, bark, 00: 75
 CAVALCADE, M/S (= GERTRUDE MÆRSK),
 98: 84*
 Cavling, Henrik, journalist, 01: 31
 CECILIE af Rudkøbing, bark, 00: 76*, 81*,
 96* (barkentine)
 Celluloselast, 98: 80
 Centralafrika, 99: 7-62*
 CENTURION, HMS, 99: 76-
 CERES, bark, 00: 75
 Cervelles de Moutons, 00: 47
 Chagres, 00: 12-
 Chanson de Roland, 97: 19
 Charisius, Jonas, dr., 00: 101
 CHARLENE, barkasse, 01: 45-
 Charlotte Amalie, 00: 7-, 18*, 24*; 01: 23-*
 CHARLOTTENBORG, M/S, 98: 18-
 Charterparty, 00: 90
 Chartersejlads, 99: 141
 Chaudron d'Enfer, Le, 99: 12-
 Cherry Heering Lines flåde, 00: Omslag*, 2,
 61-74*
 Chief steward, 01: 66
 CHIEF, slæbebåd, 01: 45-
 CHILEAN REEFER's korte liv 1939-41, af
 Christian Lund, 01: 85-96*
 Chimbeks, 99: 14
 CHR. J. KAMPMANN, S/S, 97: 41*
 CHRISTEL HEERING, M/S, 00: 67*-
 Christensen & Co., Alfred, rederiet, 97: 36-
 Christensen, C. A. C., maskinist, 99: 19
 Christensen, matros, 98: 74*
 Christensen, Niels Jakobsen, 00: 80
 CHRISTIAN HOLM, 99: 105-
 Christian IV, 97: 82; 00: 99-, 104*
 Christiania, 01: 121-
 CHRISTIANIA, fregat, 99: 87
 Christiansand, 01: 121-
 Christiansen, Hakon, dir., 99: 107
 Christiansen, lods, 01: 31
 Christiansen, T. H., skipper, 99: 143
 Christianshavns Værft, 98: 41
 Christophersen, Albert, 99: 18, 58*
 Chumbiri, station, 99: 29
 Churchill, Winston, 97: 65
 Cimbria, D/S, 97: 36
 CLARA ROTHE, S/S, 01: 35-
 CLARA, pas. skib, 01: 70
 Clarkson, Thomas, 99: 84
 Clerc, A. de, mar. maler, 00: 91
 Clerk, John, læge, 99: 81
 Cocburn, William, 99: 74
 Coleridge, Samuel, eng. poet, 00: 45
 Collett, C. T., eng. 2. styr., 01: 93
 Columbus, 99: 65
 Comforters, 99: 129
 Compagnie Belge Maritime du Congo, La,
 99: 11-
 CONDOR, bark, 00: 81-82*-87*
 CONFEDERATE, 99: 100-
 Congo, 98: 19-; 99: omslag*, 2, 7-62*
 Congo-dagbog, af Siegfried H. L. Duhst,
 99: 21-37*
 Congo-diary, af Joseph Conrad, 99: 38-44*
 Congodanskere, 99: 18-
 Congofloden, 98: 19-; 99: omslag*, 2, 7-62*
 Congoflodnettet, 99: 15*-
 Conquistadores, Los, 01: 69
 Conrad, Joseph: Congo-diary, 99: 38, 39*-45;
 00: 45, 58
 Constantza, 01: 74
 Cook, James, 99: 80

Coquelhat, guvernør, 99: 36
Cordierit (mineral), 97: 14
Corneille, Pierre, dramatiker, 98: 74
Cowells batteri, 00: 7-; 01: 54-
Crew lists, 98: 56
Crew members from JONAS RISTING, 98: 46*
Cristobal, 01: 68
Crusoe, Robinson, 99: 78
Cuba, 01: 67-
Cunard, eng. rederi, 01: 121
Curacao, 01: 71
Customs & Excise, 99: 93
CYRUS, S/S, 97: 42

D

Daenen, A., 99: 33
DAFRA, 97: 40-; 99: 1104; 01: 98-
Dagbog, af Siegfried H. L. Duhst, 99: 21-37*
Dagbøger, Congo, 99: 7-62
DAGMAR, bark, 00: 97
Dahl, Bjørn Westerbeck, 97: 86
Dahl, skibsfører, 00: 95
Dahlberg, Erik, sv. spion, 97: 89
Dakar, 00: 52-
Dalby, 00: 64
Dalgård, Sune, 98: 39
Dalsager, Poul & Betty, 98: 135
Dampskibet CYRUS, A/S, 97: 42
Dampskibet SCOT, A/S, 97: 42
Dampskibsruiter, tyske, 00: 23
DANA (I), 98: 119-
DANA (I-IV), havundersøgelsesskibe,
98: 117-144*
DANA (II), 98: 122*-
DANA (III), 98: 128, 129*-
DANA (IV), 98: 133-, 135*-
Dana Konung, 98: 117
DANA RESEARCHER, 98: 133
DANA, fore-and-aft-skonnert, 98: 119*-
DANEBROG af Helsingør, bark, 99: 53
Danish Maritime History, 98: 37-
Danish Merchant Navy Advisory Committee,
99: 100
Danish merchant navy pool, 99: 100
Danish merchant navy, 98: 37

Danish sailors, 1570-1870, af Hans Chr. Johansen,
98: 37-64*
Danish Shipping and Trade Mission, 99: 95
Danish Shipping Committee, 99: 95-
DANMARK, S/S, 01: 123-
DANMARK, skoleskib, 97: 76; 00: 41
Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, 98: 131
Dannebrog, 99: 102
Dannebrog, A/S Dampskibsselskab, 97: 45-
DANNEBROG, M/skonnert, 01: 35
Dannebrog, rederiet, 97: 36
Dansk-Fransk D/S, 97: 40-; 99: 104; 01: 98-
Dansk Hydraulisk Institut, 98: 133
Dansk Samvirke, 00: 69
Dansk Søfarts Historie, 98: 37
Dansk Vestindien, 99: 51; 00: 7-36*; 01: 23-64*
Danske Raad, Dct, London, 01: 102
Danske skibe under det japanske solbanner, af
Christian Lund, 98: 85-100*
Danske skibe under engelsk administration
under 2. verdenskrig, af Christian Lund,
99: 93-126*
Dantraship, 99: 95
Danyard, værft, 00: 59
Day of infamy, 98: 89
DAY STAR, M/S (= LAURA MÆRSK), 98: 86*
DDPA, 99: 100
Deduar, Mr., 99: 29
Defoe, Daniel, 99: 78
Deila Ættir, 01: 112
Delcommunc, Alexandre, 99: 60,
Delcomyn, 99: 23, se side 60
DELMENHORST, linieskib, 98: 48
Demerara, 00: 14
Demokratiske Republik Congo, Den, 01: 105
Denmark Hill, 00: 11*
DERWENT, oceandamper, 00: 21
Det danske Dampskibsselskab Thingvalla
(1880-1898), af Erling Thomsen,
01: 121-144*
Det danske Petroleums A/S, 99: 100
Devivier, mr., 99: 27
Dewhurst, Ferdinand August, 99: 51
DFDS, 98: 47; 99: 52, 100
DFU (Danmarks Fiskeriundersøgelser), 98: 139
Diamantklipperne, 99: 14

Dias, Bartolomeo, 99: 66
 DION, galease, 99: 146-
 DITLEV LAURITZEN, M/S, 98: 27-; 00: 37-, 59
 DJÆVLESVINGET, 99: 13-
 Dobson, Wm. & Co., 97: 37
 Dogs of Fo, 99: 131*
 Dokkompagniet, 01: 49-
 Dolo, 99: 15
 Dominionsflag, 99: 106
 Dominique, 00: 14
 Dominium, Svensk, 00: 108
 DONG A/S, 98: 133
 Donkeyman, 98: 79*
 Donkey's breakfast, 00: 56
 DORA, M/S, 00: 41
 Dorph, Carl Sophus, søløjtnant, 01: 30
 Dover, Thomas, 99: 77
 Drabe, Jørgen, matros, 00: 45
 Drake, Francis, 01: 69
 Drammen, 98: 102-
 Drew, Thomas Bernard, Rear-Admiral, 01: 88
 Drivgods, 00: 57
 DROGDEN, dykkerdamper, 01: 19-
 DRONNING SOPHIA MAGDALENE, fregat,
 98: 41*
 DSC, kortbølgeteknik, 98: 34
 Duc d'alber, 97: 84
 Dueodde S. fyr, 99: 56
 Duhst, Siegfried H. L., Congodagbog, 99: 19,
 21-37*, 51-53*, 58*
 Dunafjorden, 97: 8
 Duthoy, mr., 99: 32
 DYBVIG af Fejø, 99: 147
 Dykkerklokke, 01: 45
 Dykkerskib, 99: 140
 Dysenteri, 99: 34
 Dægr Haf, 01: 110
 Dægr sigling, 01: 110
 Dækselev i 1930-erne, af Niels Ole Kiil,
 98: 65-84*
 Dækselever fra JOHANNE og MAJA, 98: 69*
 Dæksfolk, 98: 73*, 79*
 Dækspassagerer, 01: 66
 Døbefont, 00: 112
 Død ombord, 00: 92

E
 Earls Court, London, 99: 132
 East Asiatic Company, 1998: 42
 EAST GOODWIN, eng. fyrskib, 98: 31
 East India Company, 99: 68
 EBENETZER af Arendal, 98: 107
 ECKERSBERG, C.W., 98: 53
 Ed, Willum Leyels, 00: 116
 Eden, Anthony, eng. udenrigsminister, 01: 104*
 Edinburgh, 98: 80
 Egilsson, Olafur, præst, 98: 104
 EJNER af Odense, 99: 147
 EJNER af Taars, 99: 147
 Ekkolod, 98: 130
 Ekspeditioner, 98: 117-; Congo, 99: 7
 EL MUNDO, S/S, 01: 66-
 Elberg, Jørgen, kapt., 98: 89-
 ELEONORA MÆRSK, M/S, 99: 97*-
 Elfenben, 99: 22
 ELISABETH, skonn.brig, 00: 80
 Ella Ø, 97: 24-35*
 ELLEN CATHRINE, slup, 98: 55*
 Elm, Poul, ØK, 98: 89
 EMMANOUEL P. (= JOHANNE), 98: 82
 EN AVANT, damper, 99: 17
 ENDEAVOUR, 99: 80
 Engels, D/S, 01: 123
 Engelske Kanal, 00: 39-
 England-Panama, 00: 12
 Englandskrigen, 00: 10
 Engravings of ships, 98: 38*
 ENHJØRNINGEN, 99: 67
 ENIGHEDEN, galease, 99: 140
 Epidot (mineral), 97: 14
 EQUAL RIGHTS, 01: 43
 Erik af Pommern, 98: 117
 Erik den Røde, 01: 109
 Eriksson, Leif, 01: 116
 Eriksstefna, 01: 112
 Erimo Misaki, 98: 91
 Erlandssøn, Hauk, forfatter, 01: 111
 ERNA af Nexø, galease, 97: 76
 Erstatningskrav, 99: 107
 ESSEX, fregat, 99: 54
 ESVAGT DANA, M/S, 98: 129*, 132*-

Et Helsingør-skibs historie: M/S SLESVIG, af
Christian Lund, 01: 97-106*
Eyrar, 01: 117

F

FADERS MINDE, bark, 00: 97
Fajancehunde, 99: 127-
Fakse Ladeplads, 99: 146
Fakta om radioen, af S. Bøje Larsen, 98: 30-34*
Falch, Abraham, 98: 111
FANØ, 3-mast. skon., 98: 65*
Fanø, 99: 130-
Fartøjer, Congoflodens, 99: 16
Farvandsfyr, 01: 38*
Farwell, B. J., 99: 100
Febersygdomme, 99: 7
Feddersen, Arthur, maskinmest., 99: 25, 32
Feddersen, Willinck & Co., 01: 54
Feddersskib, 98: 121
Feldbæk, Ole, 98: 39
Femern, 99: 143
Filskov, J., bankdir., 01: 97
Finland, 98: 72-
Finske skærgårdsfolk, 98: 75*
Fiona, D/S, 97: 36
First Lord of the Navy, 99: 86
Fischer, havneassistent, 01: 31
Fiskerflåde, 00: 56
Fiskeriinspektion, 98: 13
Fjelde, Peder Herluf, kapt., 98: 131
FLADLUSEN, armeret skib, 97: 87
FLANDRE, damper, 99: 17
Flateyjarbok, 97: 17
Flaubert, Gustave, forf., 98: 75
Fleischer, Carl Gottlieb, havnemester, 01: 25-
FLINK, brig, 00: 63-
Flodstrækningen M'Suata-Tschumbiri i Øvre
Congo, 99: 30*
Floki, nordbo, 01: 109
Flora Danica, 99: 74
FLORIDA, sternwheeler, 99: 17-
Flydedok, 01: 48, 49*-
Flyvebasen Søndre Strømfjord, 98: 8-
Fløytrup & Schmidt, skibsværft, 99: 139, 141*
Flåde, Congostatens, 99: 16

Flåde, eng., 99: 76
Flådebase, amerikansk, 00: 31
Flådens Leje, 98: 130; 00: 64 9
Flåderadio Grønnedal, 98: 7
Foote, Peter G., 97: 17
Forplejning, 01: 127
Forskningsopgaver, 98: 137
Fortelings Kalkværk, 97: 82
Fortsportler, 01: 28
FORTUNA af Drammen, 98: 103
FOX II (S/S GUSTAV HOLM), 97: 22
Fransk, Rederi, 98: 93
FREDENSBORG, udstilling, 98: 148-49*
FREDERIK DEN SVENDE, hjuldamper, 01: 33
Frederik IV, 98: 103
Frederiksen, Malene, 98: 107
Frederikshavns Værft og Flydedok A/S, 98: 128;
00: 59
Frederikspynten, 01: 26*
Fredningsstyrelsen, 97: 82
FREIA RØNNE, ex FREIA, 97: 77
FREIA, skonnert, 97: 68-81, 70*, 75*, 78*
Frellsen, Ole, gros., 97: 48
Freiesleben, J. H. F., skibsfører, 99: 19, 29-, 53*-54
Freya, gudinden, 97: 70
Fribyttere, 01: 69
FRIGGA, 99: 105-106*-
Frihavnspolitik, 00: 17
Frihedsgudinden, 01: 136*
Fristaten Congo, 99: omslag*, 2, 7-62*
Fristrøm, C. H., maskinist, 99: 19
Frit lejde skib, sv., 01: 69
Fritzner, Johannes, 97: 16-
Frivagten, blad, 00: 41
Frobisher, Martin, 99: 67
Frode, Are, forfatter, 01: 110
FRODE, brig, 00: 64-
Frølich, Theodor, no. forsker, 99: 86
Fueloil, 00: 48
Fugleklippen, 00: 8-
Fumembu, landsby, 99: 36
FYLLA, brig, 00: 63-
Fyr, 01: 36
Fyrskibsliv i gamle dage, af Frede Bak, 01: 7-22*
FÆDRENES MINDE, bark, 00: 75
Færgemand, 98: 81*

Færøerne, 99: 97-; 01: 107-
Fønikierne, 99: 64
Føroya Siglingarsøga, bog, 97: 65
Føroya Tryggingarsamband, 97: 65
Føroya Vanlukku trygging, 97: 65
Førselspramme, 01: 45

G

G. C. AMDRUP, ishavsskib, 97: 24
G. O. SARS, norsk skib, 98: 134
GALATHEA, eksp.skib, 98: 130
Galenus, Claudius, 99: 70
Gallionsfigurer, 00: 78
Gama, Vasco da, 99: 65
Gammel Dansk, 98: 21
Gantschu, 99: 30
Gardarholm, 01: 109
Garde, H. G.: Efterretninger om den danske og norske sømagt, 98: 48
Gardner diesel, 99: 147
Gedde, Ove, 99: 72
GEISER, S/S, 123-, 132*-
General Mühlenfels Batteri, 00: 7-
GENERAL SANDFORD, damper, 99: 55
George the Third's Island, 99: 80
GERSON, bark, 00: 20*
GERTRUDE MÆRSK, M/S, fragtskib, 98: 84*
Gibraltar, 01: 73-
Gibson & Co., rederi, 97: 37
Gide, André,, 99: 45
Glahn, styrmand, 01: 134
Global Maritime Distress and Safety System, 98: 139
Gluud, P. C. R., skibsfører, 99: 19
Glødehovedmotor, 99: 147
GMDSS, 98: 139
GNEISENAU, ty. slagskib, 01: 92*-
Gnisten der forsvandt, af Bruno Jessen, 98: 7-36*
GODTHAAB, S/S, 97: 33
Gombe, 99: 29
Gorm, konge, 97: 19
Gorthon, Ragna, 01: 97
Gorthon, Stig, skibsreder, 01: 97
Gosse, stationsleder, 99: 38
GRAF SPEE, ty. slagskib, 00: 55

Grassi, åleforsker, 98: 117
Grave dogs, 99: 129
Gravemaskine, patent, 01: 41
Great White Fleet, The, 01: 66
Greenfeldt = ægteparret Greenfeldt, 99: 35
Gregeriet, 01: 45
Grenfell Labrador Mission, 97: 57
Grenfell, Wilfred, 97: 55*-
Grenaa Havns Motorfabrik, 99:
Grey Town, 00: 12
Griffin Cove, Canada, 98: 49
Grubbe, Erik, godsejer, 00:
Grube, H. C., Marstal, 97: 36
Gruelund, lods, 00: 86, 90
Gruelunds arkiv, 99: 53
Grundstødning, 97: 74
Grünbaum, Henry, 98: 133
GRØNLAND, 97: 22-35*; 98: 7-; 01:107-
GRØNLAND, ex FOX II, 97: 22, 34*
GRØNLAND, orl.skib, 98: 117
Grønlands Geologiske Undersøgelser, 98: 133
Grønlands Handels Plads på hristianshavn, 98: 52
Grønlands Historiske Mindesmær, 01: 109
Grønnedal, 98: 7-
Guadeloupe, 00: 14
Guanahani, 01: 67
Guantanamo, 01: 67
GUARDFISH, am. ubåd, 98: 90-
Gudmundar Biskups Saga, 97: 14-
GUDRUN MÆRSK, 99: 105-
GUISEPPA 5 (tidl. DANA), 98: 122
Gul feber, 99: 53; 00: 21, 53
Guldfeber, 00: 15
Guldhornet, 98: 28
Gulløv, Mads, konservator og dykker, 97: 85-86, 90-91
Gustafson, mask.mester, 99: 35
Gustav Adolf, sv. konge, 00: 108-
GUSTAV DIEDERICHSEN, S/S, 98: 87-90*-
GUSTAV HOLM, S/S, 97: 22-35, 23*, 30*, 34*
Gøbel, Erik, 98: 39
Gøbel, Erik: Besejlingen af Sankt Thomas Havn 1816-1917, 00: 7-35*
Gøbel, Erik: Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. århundrede, 01: 23-64*

H

- H. C. Jensen, rederi, 00: 19
H. N. Andersen, 00: 27
H. P. PRIOR, ruteskib, 98: 82
Hafvilla, 01: 112
Hahn-Petersen, Leif & Gerda, 01: 97
HAINAUT, damper, 99: 17
Hakodatestrædet, 98: 91
Hamburg, 00: 52-
Handel og søefart, motto, 00: 64*
Handelsflåde, Danmarks, 99: 93
Hansen, edith møller, kapt., 98: 71*
Hansen, Georg, skibsfører, 98: 120-
Hansen, H. C., skipper, 97: 72*
Hansen, J. C., skibsfører, 00: 83
Hansen, Jens, skipper, 98: 101-
Hansen, kapt., 98: 128
Hansen, Knud, skibsfører, 00: 41
Hansen, mask.mest., 99: 36
Hansen, N. Skov, maskinmester, 97: 75
Hansen, Peder Møller, kapt., 98: 68*-
Hansen, Petra Møller, kapt.s frue, 98: 71*
Hanstholm fyr, 99: 56
HAPAG, 00: 25-
HARALD, S/S, 01: 123
Harboe, Ludvig, 98: 111
HARDICANUTE, S/S, 99: 100, 101*-
Harhoff, Christian, skibsreder, 99: 107
Harou, Hr., 99: 39-
Harper's Monthly, 00: 29
Harrison Line, 00: 25
Harvard University, Houghton Library, 99: 38
Harvey, William, 99: 71
Hasler, Johannis, læge, 99: 70
Hassel Island, 00: 30*; 01: 24, 47*-49*-
Hauksbok, 01: 108-
Haure-Petersen, kapt. P., 01: 99-
Hauschild, H. H., maler, 00: 22
Havana, 00: 14; 01: 69-
Havari, 97: 77
Havemann, Johan Carl, købmand, 00: 81
Havemann, Johan Henrik, 00: 83
Havemann, Peder Sofus Carl, 00: 81
Havemann, slægten, 00: 81
Havensight Bakke, 01: 46
Havforskning, 98: 117
HAVFRUEN, fregat, 98: 49*
Havkal, 00: 62
Havn, Sankt Thomas, 01: 23
Havneregulationer, 00: 19
Havundersøgelsesskibe, 98: 117-
Havvæsener, 00: 45
Hawkins, John, 01: 69
Hawkins, Sir Richard, 99: 68
Health declaration, 98: 21
Hedemann, Anthon Rudolph, kapt., 01: 30
Heel, C. L., 99: 100
HEERING CHRISTEL, M/S, 00: 68*
HEERING MILLE, M/S, 00: 69-
HEERING ROSE, M/S, 00: 69-
Heering, Harald, 00: 65
Heering, Johan, skibsfører, 00: 63
Heering, Otto Carl, 00: 61
Heering, Peter Frederik Suhm, 00: 61, 62*-
Heering, William, 00: 65
Heerings Gård, 00: 64-66*
Heerings sejskibsflåde, 00: Omslag*, 2, 61-74*
Heggetill (kvarts), 97: 16-
Heggstad, Leiv, 97: 17
HEIMDAL, S/S, 01: 123
Hein, Jens, fyrskibsfører, 01: 7
HEINRICH JESSEN, 99: 98-
Heise, styrmand, 97: 12
HEKLA, S/S, 01: 122*-138*
HELENE, J. L.s red., 98: 81
HELGA, S/S, 00: 39-40*, 53*-
Helluland, 01: 117
Helsingør Havn, 01: 100
Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, 98: 12;
01: 97
Helsingør Værft, 98: 12; 01: 97
Helsingør, 98: 81-
HELSINGØR, S/S, 97: 6-13, 6*, 9*
HELSINGØR, S/S, 99: 140
Helsingørrederiet D/S Ajax, 97: 37, 52
Helsingørs færgemand Struve, 98: 81*
Helvegedskedlen, 99: 12-
HELVIG, 99: 105
Hemingway, Ernest, 01: 70
Hendriksen, Jørgen, civ.ing., 99: 147
Henrik Søfareren, 99: 65
Henriksen, R. J. E., maskinist, 99: 19

HENRIQUE THEODORO, bark, 00: 83-
Herjulfsson, Bjarni, 01: 116
HERMES, no. bark, 00: 86
Hernam, i Norge, 01: 111
Herodot, 99: 64
HÉRON, S/S, 99: 14*-
Hersleb, Peder, bisp, 98: 111
Hetland, 01: 111
HEVELIUS, bark, 00: 83-
Heyerdahl, Thor, 01: 117
Heyn & Jaeger, 99: 41
Hippocrates, 99: 70
HIRONDELLE, damper, 99: 17
Hiroshima, 01: 81
Hitler, Adolf, 98: 130
Hjemmeskibene, 99: 93
Hjorth, Peter Ryberg, ungmand, 01: 93
Hjortnæs, Karl, 98: 135
Hoboken, 01: 72
Hodister, M., 99: 29
Holdthusen, Ove, dir., 99: 100
Holm, Jacob, reder, 00: 19; 01: 30
Holmens faste stok, 98: 47
Holmens Kirke, 00: 112
Holst, Axel, no. forsker, 99: 86
Holsten, 00: 64
Holsøe, Christian Knud: Rejsen med
S/S HELSINGØR 1892-93, 97: 6-13*
Hondius, Hendrik, kobberstikker, 00: 101
Honduras, 97: 80; 00: 14
Honfleur, 98: 75
Hong Kong, 98: 85-; 00: 69
Hood, George, 99: 129
Hooke, Robert, 99: 71
Horn, på Island, 01: 111
Houghton Library, Harvard University, 99: 38
Hudson, James, 99: 129
Hudsonfloden, 00: 57-
Huggan, John, læge, 99: 82
Hume, Nathaniel, læge, 99: 83
Hunde, 99: 131*
Hurcomb, Sir Cyril, 99: 108
Hurricanes, 98: 26
Hutchinson, John, læge, 99: 80
Huxham, John, læge, 99: 78
HVALFISKEN, brig, 98: 52*

Hvalrostand, 01: 116
Hvarf, på Grønland, 01: 111
Hvervekampagne, 99: 11
Hvidt, Lauritz Nicolai, gros./reder, 00: 19
Hvitramannaland, 01: 111
Hyne, Cutcliffe, 99: 45
Hæktrawler, 98: 137
Hæmaturi, 99: 53

I

I DANAs kølvand, af Thorkild Sandbeck,
98: 117-144*
Ibembo, 99: 15
ICNAF, 98: 131
Ikelemba, flod, 99: 15
IMCO, 98: 33
IMO, 98: 21
Indiske Ocean, 98: 127; 99: 8
Indonesien, 00: 63
INEZ ELENA, pas. skib, 01: 70
INGEMANN, bark, 00: 75
INGOLF, krydser, 98: 118
INGOLF, orlogsskonnert, 00: 29-
Inkissi, flod, 99: 14, 42
Inman, eng. rederi, 01: 121
Insulinde, 00: 63
IPECA, 99: 43
IPICA, 99: 34
Irébu, 99: 29-
Irenga, 99: 32
Iribu, 99: 29
IRLAND, M/S, 01: 97
ISABEL, pas. skib, 01: 70
Isangila, 99: 36
Isbrandtsen-Møller Co., Inc., 98: 85-
Isbåde (Storebælt), 97: 12
Island, 97: 25-; 01: 107-
ISLAND, S/S, 01: 123-, 128-129*-
Islandske heste, 97: 24
Islandske sagaer, 01: 107
Ismir, 01: 77
Istanbul, 01: 73*-74*-
ITALIA, S/S (= JOHANNE), 98: 66
Itimbiri, flod, 99: 27-
IVAR LAURITZEN, reefer, 00: 59

Ivigtut-København, 97: 22

J

J. Lauritzen, Rederiet, 00: 37
J. A. Finzi, Layman & Co., 01: 86
J. H. IØWE, bark, 99: 51
Jacob Holm & Sønner, rederi, 00: 19-
Jacobsen, Antonio, marinemaler, 01: 128-129,
132
Jacobsen, Nicolai, søløjtnant, 01: 30-
Jacobsen, Svend, 98: 135
Jacques, løjtn., 99: 29
Jakarta, 98: 95; 00: 63
Jamaica, 00: 14
Jambinga, 99: 25-
James River, 01: 83
Jan Mayen, 97: 26; 01: 113-
JANE MÆRSK, M/T, 98: 87-95*
Jansz, Jan, admiral, 98: 104
Japan, 98: 24-
Jebsen, Michael, kapt., 98: 89
JENS BANG, ruteskib, 98: 82
Jens Munk, 99: 67
Jensen, C. A., maler, 01: 29
Jensen, Henry, letmatros, 01: 92-
Jensen, Johan Henrik, 99: 143
Jensen, Jørgen: Solarstein, 97: 14-21*
Jensen, L. P. H., skipper, 99: 143-
Jensen, Olav, købm. og skibsh., 99: 143
Jenssen-Tusch, H.: Skandinaver i Congo, 99: 61
Jernbanelinie, 99: 13
Jespersen, Poul, zoolog, 98: 118-
Jessen, Bruno: Gnisten der forsvandt, 98: 7-36*
Jessen, E., prem.løjtnant, 01: 37
Jessen, G., skibsfører, 99: 19
Joensen, Jacob, provst, 97: 65
Joh. Bruhn & Co. København, 98: 91
Johan I. af Portugal, kong, 99: 65
JOHANNE MARIE, bark, 00: 97
JOHANNE, S/S, 98: 66*-; 00: 41
JOHANNES, brig, 00: 77
Johansen, Hans Chr.: Danish Sailors, 1570-1870,
98: 37-64*
JOHN QUILLIAM, damptrawler, 98: 123
Joinville, Jean de, 99: 64

Jolduhlaub, Irland, 01: 111-
Jombo, village, 99: 27
JOMFRU ANNA af Bergen, 98: 107
Jomsvikingesaga, 97: 19
JONAS RISTING, bark, 98: 46*
Jones, G., eng. 4. mask.mester, 01: 93
JONNA, S/S, 00: 39
Jordomsejling, 98: 124
Joseph Conrad i Congo, af Otto Lütken,
99: 45-50*
Juan Fernandez, ø, 99: 76-
Julius Thomsen, 99: 98-
Jus angariae, int. regel, 98: 89, 97
JUSTITIA, 98: 112
Jutlandia, D/S, 97: 37
Jürgensen, Jürgen, 99: 45
Jørgen Worm in memoriam, 97: 96*-98

K

Kaldesignaler, 98: 7
Kallesøe, Chr., I. mester, 98: 136
Kalmarkrigen, 00: 99
Kamba, 99: 15
Kamekwari, New Guinea, 98: 126
Kampen, Axel, skibsreder, 99: 107
Kampmann & Herskind, A/S, 97: 42-
Kampmann, C. & Co., familieaktieselskab, 97: 44
Kampmann, Chr. J., grosserer, 97: 43-
Kampmann, Møller & Herskind, 97: 42-
Kampmann, Niels, dir., 97: 44-
Kampmann, Per, civ.ing./dir., 97: 43-
Kanalflåden, 99: 86
Kannibaler, 99: 27
Kano, 99: 17*
Kap det Gode Håb, 99: 77
Kap Farvel, 01: 112
Kap Hatteras, 01: 81-
Kap Horn, 99: 76
Kap Simpson, 97: 31
Kap Verde Øerne, 99: 66-
Kaperskibe, eng., 99: 77
Kapitulationen, 01: 80
Karavaneveje, 99: 12, 13*, 14
KAREN, skonnert, 97: 69
Karl V, kong, 99: 66
Karsten, H. T., dir., 99: 100

Kartouche, 98: 109*
 Kassai, flod, 99: 15-
 Kastrup Glasværk, 97: 83
 Kastrup Knæ, 97: 82-
 KATIE, S/S, 01: 129-
 Kattesten, 97: 16
 KAUPØ, 99: 98-
 Kejser Franz Joseph Fjord, 97: 32-
 KEJSERINDE DAGMAR, S/S, 98: 67
 Kejserkrigen, 00: 99
 Kemp, John, prof., 01: 118
 Kendingsbogstaver, 99: 139
 Kendingssignal, 97: 74
 Kent, William, 99: 129
 Kerchoven, van, 99: 33
 Keylen, Johannes van, 98: 106, 109
 KGH, 97: 22
 Kgl. Grønlandske Handel, 97: 22-
 Kielberg, 01: 102-104*
 Kielerkanalen, 99: 139
 Kielerugen, 97: 80
 Kiil, Niels Ole: Alternative rejser, 01: 65-84*
 Kiil, Niels Ole: Dækselev i 1930-erne, 98: 65-84*
 Kiil, Niels Ole: køleskibsfart før og nu, 00: 37-60*
 KINA, M/S, 99: 96*-
 Kinchassa, 99: 23-
 King Charles' spaniel, 99: 129
 Kingston Regattaen, 98: 31
 Kinzilu, flod, 99: 43
 Kirk, Kent, 98: 133
 Kirkegård, De hvides, 99: 13-
 Kirkeskib, TRINDELEN, 01: 20* .
 Kirsebærlikør, 00: 61, 74
 KISTA DAN, M/S, 00: 69
 Kjørboe, F. W., skibsreder, 01: 122-
 Kjær, Thomas Andreas, havnemester, 01: 30-
 Kjølsten, F. H., kommandør, 99: 97
 Klein, Georges-Antoine, 99: 35, 49, 55, 60
 Klimatfeber, 99: 53
 Klipperbygget, 99: 139
 Klædecompagniet, 00: 99
 Kløcker, Abraham, købm., 98: 110-
 Kløcker, Herman Lengerken, 98: 111
 Knöhr & Burchard, 00: 83
 Knox, John P., præst, 00: 7
 Knox-Johnston, Sir Robin, 01: 112-
 KNUD LAURITZEN, reefer, 00: 59
 KNUD, S/S, 99: 100, 101*-
 Knudsen, Anton Knud, skibsf., 01: 86-
 Knudsen, kaptajn, 01: 133
 Kobberforhudning, 00: 77
 KOBBERGRUNDEN, fyrskib, 01: 12-
 Kobberstik, 00: 101*
 Koch, Lauge, 97: 23-
 Koch, Ludvig R., skibsf., 99: 19-, 54*-
 Kofoed, Marie, etatsrådinde, 00: 64
 Kolbeinsey, 01: 111, 114-
 KOLDINGHUUS, S/S, 00: 83
 Koler, 00: 21
 Kollektbog, 98: 107
 Kolonimuseum, 99: 58-
 Kommissionen for havundersøgelser, 98: 131
 Kommunikation, 98: 27
 Kondrup, C. H., skibsfører, 99: 19
 Kong Oscars Fjord, 97: 24-
 KONGEN AF DANMARK, bark, 00: 97
 Kongeværftet, 00: 8-; 01: 32-33*
 Kontorflag, 00: 66
 Kort over det østlige Middelhav, 98: 109*
 Kort over Nordatlanten, 01: 108*
 Kort over Sankt Thomas, 00: 9*
 Kort, 97: 82
 Kortbog: Dampskibsruiter i Øvre Congo,
 99: 50, 61
 Krabbe, K., fabriksmester, 98: 41
 Krigen 1848, 00: 64
 Krigsforlis, 01: 93
 Krigsforsikring, 98: 94; 99: 109
 Krigskano, 99: 18*
 Krigssejlere, 01: 65
 Krisen 1956, 97: 44
 Krisevigs klippefjeld, 01: 111
 Kristallum, 97: 17
 Kristensen, K.M., kapt., 98: 94-
 Kroman, Jes: Restaurering af skonnerten PEDER,
 99: 148-152*
 Kronborg om styrbord, 00: 69
 Kruse & Blechwelt, skibsmægler, 00: 83
 Kruse, 2. styrmand, 00: 87
 Kruse, Henning, 98: 133
 Kruse, Theodor Wilhelm Conrad, havnem.,
 01: 30

Kulfyldning, 00: 17; 01: 51*-
Kulfyldningsanlæg, 00: 17; 01: 51-
Kullager, ØK's, 00: 30*
Kullosning, 00: 18*
Kulminebesøg, 98: 80
Kulmønter, 00: 30
Kurtz = Klein, 99: 35, 49, 55, 60
Kwafloden, 99: 30
Kwamouth, 99: 15-
Kwilu, flod, 99: 14, 41
Kystnavigation, 01: 107
Kæde, 98: 15
Kæntring, 99: 105
København, 97: 22
Køleskibe, 00: 37
Køleskibsfart før og nu, af Niels Ole Kiil,
00: 37-60*
Kørbing, J. A., 99: 94

L

L. N. Hvidt, rederi, 00: 19
L'anse aux Medows, 01: 117
LA BELGIE, damper, 99: 21
LA FRANCE, fr. damper, 99: 32-
La Guaira, 01: 70
La Plata, 00: 51*-
Laboratorier, 98: 137
LADY SHARON, S/S, 00: 38*-
Laeisz, F, rederi, 00: 83
Lampefyr, 01: 37*
LAMPRENEN, 99: 67
Lancaster, Sir James, 99: 68
Landbrugsministeriet, 98: 128
Landnamabok, 01: 108-
Landnord, 01: 110
Landsyd, 01: 110
Landtoning, 01: 24*
Lang, skibsfører Fritz, 97: 34
Langelands Avis, 00: 75
Langenæs, Island, 01: 111
Lappegrunden, søbatteriet, 97: 86
LARS KRUSE, S/S, 97: 39*-
Larsen, Christen, dir., 99: 100
Larsen, Ellef, skipper, 98: 107-
Larsen, Frode R., overstyrmand, 98: 136-

Larsen, J. L., 99: 107
Larsen, P. C., skipper, 99: 142
Larsen, S. Bøje: Fakta om radioen, 98: 30-34*
Larsen, Aage H., overskibsingeniør, 98: 128
Larsens Plads, 01: 122*-125*
Lau, Ferdinand, 1. maskinmester, 01: 33
LAURA DAN, S/S, 00: 38*-
LAURA MÆRSK, M/S, 98: 85-86*
LAURA, S/S, 00: 38*-
Lauring, Kåre: Skørbug og dens helbredelse – et
spørgsmål om teori eller praksis, 99: 63-92*
Lauritzen, J., 97: 38; 98: 27, 65; 99: 95
Lauritzen, Knud, 00: 69
Lauritzen, M., skibsfører, 01: 5, 33-
LE KEMPENAER, postdamper, 99: 16*
Leidsagnarmadr, 01: 107
Leifsboder, 01: 117
Leifsen, 1. styrmand, 00: 87
Leigh, Chr., skibsfører og havnem., 01: 30
Leitharstjærna, 01: 114
Leixoes, 98: 121
Léopold II, konge, 99: 2, 7
Léopoldville, 99: 13-
Levysohn, Adolph, 99: 19
Leyel, Willum, direktør, 00: 116-
Libertyskibe, 01: 79
Lightbourn, John N., journalist, 00: 29
Likør, 00: 62
Liljeström, Per, 01: 117
LILY, S/S, 99: 104*-
Limeys, 99: 79
Lind, James, læge, 99: 78
LINDA, M/S, 99: 103-; 01: 100*-101*
Lindeberg, N. E.: S/S GUSTAV HOLMs sidste
rejse til Grønland, 97: 22-35*
Lindholmgrunden, 99: 140
Line, 98: 19
Lippens, løjtn., 99: 25
Lissa Point, 99: 35
Lissner, A. O., maskinist, 99: 19
Litsenbroder, 99: 143
Liverpool, 00: 55-
Livingstone, David, 99: 8
Livingstonefaldene, 99: 17
LIVONIA, S/S, 99: 55
Lodsjournalen, 99: 143

Lodstjeneste, 01: 40
 Lohals farvand, 00: 78*
 Lohse & Delbanco, C. C., 99: 51
 Lomami, flod, 99: 15
 London Mercury, 99: 45
 Longbay, 00: 27-, 31*-; 01: 45-56*-58*-
 LONGSAND fyrskib, 97: 7
 Lopori, 99: 31
 Lord Leathers, minist., 99: 98
 Lorenz reservesendere, 98: 14*
 Lothaire, 99: 32
 Louette, hr., 99: 42
 Love, 01: 54
 Lubi Falls, 99: 33
 LUCIA, pas. skib, 01: 70
 Luebo, 99: 15
 Luftangreb, 97: 62
 Luila, flod, 99: 43
 Luinzono-floden, 99: 40
 Lukungafloeden, 99: 43*
 Lulanga, 99: 29
 Lulonga, flod, 99: 15
 Lund, Christian: A/S Dampskibsselskabet
 Vendila, 97: 36-52*
 Lund, Christian: CHILEAN REEFER's korte liv
 1939-1941, 01: 85-96*
 Lund, Christian: Danske skibe under det
 japanske solbanner, 98: 85-100*
 Lund, Christian: Danske skibe under engelsk
 administration under 2. verdenskrig,
 99: 93-126*
 Lund, Christian: Et Helsingør-skibs historie:
 M/S SLESVIG, 01: 97-106*
 Lund, Christian: Peter F. Heering var andet end
 fabrikant af kirsebærlikør, 00: 61-74*
 Lund, Jens, kaptajn, 97: 76
 Lundstrøm, Lloyd, reder/konsul, 98: 121
 Lusambo, 99: 15
 Lusengo, 99: 29
 LUZO, S/S, 99: 14*
 Lygtefyr, 01: 36
 Lyngby Radio, 98: 11
 Lyse, 2. styrmand, 01: 76*
 Lystfartøj, 99: 147
 Lütken, Otto: Joseph Conrad i Congo, 99: 45*-50
 Lütken, Rolf, 99: 50

Lytteudstyr, 98: 138
 Læger, 99: 63
 LÆSØ TRINDEL, fyrskib nr. 9, 01: 7-, 15*

M

M'Pjuka, flod, 99: 36
 M'Suata, 99: 30
 M. Jebsen, rederi, 98: 87
 MABEL RICKMERS, 3-mast. Bark, 00: 46*-
 Macbride, David, 99: 81
 Mackensie, John, capt., 01: 67
 Mackenziebugten, 97: 23*
 Mactan, Philipinerne, 99: 66
 MADDALONI, M/S, 00: 42*-
 Madeira, 98: 118; 99: 11-
 Madsen, Fr. J. P., da. konsul, 99: 100
 Madsen, Hans S. L., skibsf., 99: 24-, 55-56*
 Macgaard, skibsfører, 01: 11
 Maegaard, E., dir., 99: 94
 Mafiela, 99: 41
 Magellan, Ferdinand, 99: 66
 Magnus, Olaus, 99: 64
 Mahan, Alfred T., marineanalytiker, 00: 28-
 Mailleferts princip, 01: 45
 Maison des marins, 00: 47
 MAJA, S/S, 98: 69
 Malafu, drik, 99: 40
 Malaria, 99: 53
 MALLEMUKKEN, orl.kutter, 98: 12*-
 Malpighi, Marcello, 99: 71
 Management allowance, 99: 107
 Manhattan, 01: 66
 Manyamba, 99: 41
 Manyanga, 99: 41-42*
 Maracaibo, 01: 70
 Maracaibosøen, 01: 71
 Marconi, Guglielmo, 98: 30
 Marcus Aurelius, 99: 70
 MARGRETHE, havforskningsskib, 98: 117-
 MARIA DAN, S/S, 00: 40*-
 MARIA TOFT, 99: 102-
 MARIA, S/S, 00: 40*-, 53*-54*
 MARIE, brig, 00: 77
 Marinarkæologi, 97: 82
 Marinejernbanen, 00: 12

Markedspladser, 99: 22
 Markland, 01: 117
 Marlow, 99: 49
 Marstrand, Anders Frederiksen, 98: 107-
 MARTHA, S/S, 01: 129-
 Martini, J. A. C. J., skibsf., 99: 19, 33
 Martinique, 00: 14, 23
 MASCOT, muddermaskine, 01: 45-
 Masinga, flod, 99: 32
 Matadi, 99: 11-
 Mathiesen, Morten, fanøskipper, 98: 55*
 Mazout, 00: 48
 Mecklenburg, captain, 97: 12
 Mejer, Johannes, korttegner, 97: 93
 Mejerstævn, 00: 39
 McIbye, Fritz, maleri, 00: 11*
 Menneskeædere, 99: 25
 MERCANDIAN GOVERNOR, M/S, 98: 23-
 MERCANDIAN PACIFIC II, 98: 25-
 Merchant Act, The, 99: 79
 MERCUR, skon., 99: 98
 Merian, Matth. US, 97: 92
 Merkantilisme, 00: 99
 Mess. Melchior & Co., 00: 86
 Messinastrædet, 98: 117
 Mesters Vig, 97: 25-
 Meteorologisk Institut, 98: 18
 Mette Toft, 99: 130*
 Metusalem, Rom, 01: 68, 74
 MICHAEL JEBSEN, S/S, 98: 87
 MICHAEL, S/S, 00: 40*-
 Middelhavet, 98: 109*
 Middelhavet, østlige, 98: 109*
 Middleton, Henry, 99: 69
 Mikkelsen, kapt. Ejnar, 97: 22
 Minefelter, tyske, 99: 143
 Minesprængning, 99: 105
 Ministry of Shipping, 99: 98
 Ministry of War Transport, 99: 98-
 Missionsstation, 99: 30
 MISSOURI, S/S, 01: 133-
 Mitsubishi Shoji, jap. handelshus, 98: 91
 MJØLNER, isbryder, 97: 12
 Mobeka, 99: 26-
 Mobile, Alabama, 98: 26
 Modtager, 98: 131
 Mohrsen, Johan Christian, 98: 105-
 Mojela, høvding, 99: 26
 Mollerup, Jørgen, maskimmester, 98: 136
 Molukkerne, 99: 66
 Mommark Færgehavn, 99: 143
 Monberg, Saabye & Lerche, 01: 44-
 Mongala, flod, 99: 26-
 Monkey Island, The, 01: 78*
 Montevideo, 00: 55-
 Montserrat, 00: 14
 Monument ved Tower Hill, 99: 110
 Morcken, Roald, no. forsker, 01: 111
 Morgan, Henry, 01: 69
 Morse, Samuel, 98: 30
 Mortensen, Axel: ALBERT, en færøsk fiskekutter
 med en britisk fortid, 97: 53-67*
 Mortensen-Bording, Kristen, landbr.min., 98: 128
 Mortensen, karantænelæge, 01: 31
 Mortensen, Martin, 99: 18
 Mortensøn, Ole: Rudkøbings Barkskibe,
 00: 75-98*
 Moses & Søn G. Melchior, rederi, 00: 19
 Mou, søminemester, 98: 125
 Mowt, 99: 98
 Mpozofloden, 99: 21*
 Mpwe-floden, 99: 40
 Muddermaskine, 01: 43
 Muldyrrute, 00: 15
 Munch, Rudolph, 99: 53
 Munk, Jens, 99: 67
 Murell, kaptajn, 01: 134
 Musse Royal de l'Afrique, 99: 58-59
 Mühlenfels Point, 01: 24, 36-37*
 Mærkebøje, 01: 39*
 Møller, Anders Monrad: Oprettelsen af
 Slavekommissionen, 98: 101-116*
 Møller, H. C. V., havnebygmester, 01: 45, 47
 Møller, Kaj, 2.styrm., 98: 74*
 Møller, Poul, digter, 98: 117
 Møller, prokurist Andreas Frederik, 97: 38
 Mønstringsruller, 98: 56
 Mørch, Karen Nicoline, 00: 61
 Mørkets Hjerte, 99: 7-62*
 MAAGEN, orl.kutter, 98: 12*-

N

N'Ganda, 99: 30
N'Gombe, 99: 32
N'Zinsi, by, 99: 36
Naddod, nordbo, 01: 109
Nagasaki, 01: 81
Nakskov Skibsværft, A/S, 98: 120-; 01: 85-, 97-
Napoleonic Wars, 98: 42
Narhvaltand, 01: 116
Narssarsuaq, 98: 15
Naturhavn, 00: 7
Naval Establishments, Singapore, 01: 88
Navicert, 99: 102
Navigation, 01: 107
Navigator i mørkets hjerte, af Bert Blom,
99: 7-62*
Navneændringer af skibe, 99: 100
Nebelong, J. H., maskinist, 99: 19
Negerlandsbyer, 99: 22
Neko af Ægypten, kong, 99: 64
NELLY, S/S, 98: 66
NEPTUNUS, vestindiefregat, 01: 30
Nevis, 00: 14
New York, 00: 57-
New York-Sankt Thomas, 00: 25-
New Zealand, 00: 15
Newcastle-upon-Tyne, 01: 91-, 102
Nicolaisen, Morten, sømand, 98: 101-
Nicolle, Charles, 99: 80
Niebelungenlied, 97: 19
Nielsen, Broder, kapt., 98: 66
Nielsen, Carl, reder, 00: 80
Nielsen, Dyrhøj, kapt., 98: 89
Nielsen, E. Steeman, planktonolog, 98: 126
Nielsen, Erik Emilius, skibsf., 00: 80
Nielsen, Feodor, reder, 00: 80
Nielsen, N. P., færgemand/skibsf., 00: 80-
Nielsen, N. P., skipper, 99: 139-140*
Nielsen, Tage, dir., 99: 95; 01: 86-
Nielsen, William, reder, 00: 80
Night relief officer, 01: 65
NINNA, S/S, 00: 39
Nippon Yusen Kaisha, jap. Rederi, 98: 87-88*
Nolsøe, Páll J., forfat., 97: 65
Nordatlanten, 98: 118-; 01: 107-108*
NORDBO, M/S, 98: 87-92*-

Nordboerne, 01: 107
Norden D/S, 98: 91
NORDEN, bark, 00: 97
NORDKYN, M/S, 00: 43
Nordre-Røse fyr, 99: 56
Nordvest Passagen, 99: 67
NORGE, S/S, 01: 123-
NORMANDIE, amerikaliner, 98: 74
NORMANDIET, M/S, 01: 97
Normann, L. O., dir., 99: 107
Nortraship, 99: 95
Nselemba, 99: 43-44
Ny Antwerpen, 99: 35
Nyaland, 01: 111
Nyborg, 99: 142*
Nyborg Lokalhistoriske Arkiv, 99: 139
Nyborg Sejlforening, 99: 139
Nyborg, bryggeri, 99: 139
Nyebuhr, Carsten, kapt.løjtn., 98: 104
Nygrund ved Korsør, 99: 142
Nyhavns Kanal, 01: 21
NYHOLM, M/T, 98: 94
Nyholm, Th., maskinist, 99: 19

O

Ocean A/S, rederi, 01: 85
Okse, Peder, rigshofmester, 99: 72
Olaus Magnus, 99: 64
Olav Tryggveson, 97: 15
Olavssagaen, 97: 15-
Oliekrisen 1973, 00: 69
Olierafinaderier, 01: 71
OLINE DAHL, 97: 71
OLNA, S/S, 99: 142
Olsen, Albert, 00: 122
Opdagelsesrejsende, 99: 8
Ophalingsbedding, 00: 12; 01: 47
Oprettelsen af Slavekommissionen, af Anders
Monrad Møller, 98: 101-116*
ORANTES, troppetransportskib, 98: 96
Order in council, 99: 102
OREGON, M/S, DFDS, 01: 101
Organisation Allowance, 99: 10, 107
Orient, D/S, 99: 95
Orkaner, 00: 21, 22*

Orkanhullet, 01: 40
Ostende Radio, 98: 20
Ostindien, 99: 68-
Ostindisk Kompagni 1616-50 - et spørgsmål om
organisatorisk udvikling og interne
magtkampe, af Jan Rindom, 00: 99-125*
OTTO PETERSEN, S/S, 97: 40
OTTO, skonn.brig, 00: 80
OVC, 98: 7
Oversigtskort over fyr, 01: 13

P

Pélerinage De Charlemagne, Le, 97: 19
PACIFIC REEFER, M/S, 00: 44*
Palaballa, bjerg, 99: 39
Palaver, 99: 30
Palma Christi, oliepalme, 99: 40
Panama, 00: 12
Panamaflag, 97: 42, 77
Panamakanalen, 98: 123-; 00: 27-; 01: 66-
PAPA, bark, 00: 83-
Parafrasering, 99: 8*, 39*
Paranáfloden, 00: 83
Parmenter, major, 99: 23,
Parminter, major, 99: 60,
Pass, 98: 27
Paulli, Simon, proff., 99: 74
Pearl Harbor, 98: 88-
PEDER af Nyborg, skonnert, 99: 139-153*
Pedersen, Erik Rostrup, tele
Pendulfart, 01: 35
Pepke, A., reder, 97: 73
PERCY, fregatskib, 99: 51
Periplus, 01: 107
Pernambuco, 00: 55-
Perry, William, læge, 99: 82
Perth Radio, 98: 24
Pest, 01: 139
Peter F. Heering var andet end fabrikant af kirse-
bærlikør, af Christian Lund, 00: 61-74*
Petersen, A. N., skibsreder, 97: 40; 01: 97
Petersen, Anette Tonn, 97: 101
Petersen, Anker, 01: 102
Petersen, C. G. Johs., biolog, 98: 117-
Petersen, Emil, konsul, 00: 76

Petersen, Hans Oluf, skibsf., 00: 80
Petersen, J. V., maskinist, 99: 19, 22
Petersen, Jacob, skibsportrætmaler, 00: Omslag*,
63
Petersen, Johannes, købmand/reder, 00: 80
Petersen, Rasmus, skibsreder, 00: 64
Philipinerne, 99: 66
PICKHUBEN af Cuxhaven, trawler, 98: 127-
PIERRE CLAUDE, M/S, 00: 42*-
Pigafetta, Antonio, 99: 66
PINTA, Columbuskib, 99: 65
Pirogue, 99: 17*
Piræus, 01: 73-
Plath sextanter, 01: 76
Plinius, 99: 64
Pointe Noire, Congo, 98: 20-
Polarcirklen, 97: 26
Polarimetri, 97: 17
Polarisation, 97: 14
Polarstjernen, 01: 114
Polybius, gr. læge, 99: 70
Poncc, 01: 81
Port Natal (Durban), 97: 7
Postpaketter, 00: 10
Poulsen, captain, 97: 12
Poulsen, F. J., fyrskibsfører, 01: 7
Poulsen, Hanne: Sømandens uartige hunde,
99: 127-138*
Poulsen, Jens Chr., telegrafist, 98: 131
Poulsen, Sigfred Marius Christian, 00: 89
Pramme, 01: 45
Presser, Luis, Fr. reder, 00: 97
Prince Edward Island, 01: 118
Prince Line, London, 01: 103
Prince Rupert, 00: 8-; 01: 32
PRINCESSE CLEMENTINE, damper, 99: 17, 55
Pringle, Sir John, læge, 99: 81
PRINS BAUDOUIIN, damper, 99: 17-
Prins Frederiks Batteri, 00: 7-
PRINS KNUD, 99: 100
Prins Rupert, klippeformation, 00: 8-
PRINS VALDEMAR, S/S, 99: 55
Privatbanken, 01: 123
Pro rata betaling, 98: 94
PROTECTOR, 99: 100
Proviant, Trindelens, 01: 18

Puerto Cabello, 98: 26-
Puerto Rico, 00: 23; 01: 81
Putteville, løjtnant de, 99: 36
Pye, prof. J. David, 97: 17
Pæleramning, 00: 41

Q

Quebec Line, 00: 25

R

Raben, styrmand, 01: 134
Radiostation, 98: 25
Radiotelegrafi, 98: 7-36*
Rafns Saga Sveinbjarnarsonar, 97; 15-
Raleigh, Walter, 01: 69
RAMSES, ty. skib, 98: 93
Ramskou, Thorkild, 97: 14-
RAP, S/S, 01: 123
Rasch, Aage, 98: 39
Rasmussen, Aksel Nygaard, kapt., 98; 136
Rasmussen, P. M., l. styrmand, 00: 81-
Rasmussen, R. P., skipper, 99: 142
Rasmussen, sejlmager, 00: 83
Rasmussen, Sverri, Torshavn, 97: 65
Ravne-Floki, 01: 109
RCA Radar, 98: 130
Red Duster, The, 99: 100-
Red Star, am. rederi, 01: 121
Rederier i vestindiefarten, 00: 7-
Rederier, div., 99: 112
Rederiflag, 97: 38
Redningsaktion, 98: 22
Reeferskibe, 00: 39; 01: 85*-
Regeringsshibek, 99: 43
Regntid, 99: 12
Reis, Mourad, admiral, 98: 104
Rejsen med S/S HELSINGØR 1892-93, af
 Christian Knud Holsøe, 97: 6-13*
Rekonstruktion, 99: 150
Restaurering af skonnerten PEDER, af
 Jes Kroman, 99: 148-152*
Reumatiske lidelser, 99: 66
Reuter, Otto Sigfrid, 97: 16
Reventlow, grev Eduard, da. Gesandt, 99: 100-

Reykjanes, Island, 01: 111
Rickmers Rhederei, 98: 84
Rig havn, 01: 81
Rijeka, 00: 40-
Rindom, Jan: Ostindisk Kompagni 1616-50 -
 et spørgsmål om organisatorisk udvikling og
 interne magtkampe, 00: 99-125*
RING ANDERSEN af Svendborg, galease, 97: 79
Ring Andersens Værft, 98: 12
Rio de Janeiro, 00: 52
ROAMER, M/S, 00: 44*-
ROBERT MÆRSK, 99: 105-
Robinson Crusoe, 99: 78
ROCHA, S/S, 00: 38*-
RODNEY, eng. slagskib, 01: 92-
Rodney, George B., admiral, 99: 83
Roesen, kapt., 98: 81
Roget, capt., 99: 21-
Rohde, Ivar T., tegning, 00: 78
Rohde, Levin Jørgen, havnemester, 01: 25-, 29*-
ROI DES BELGES, sternwheeler, 99: 17-, 34*
Rolandskvadet, 97: 19
Romée, 99: 16
ROMØ af Nyborg, 97: 74
Roosevelt, Franklin D., 98: 89; 01: 75
Rosenobler, 00: 102
Roslund, Curt, 97: 17
Ross, Sir John, 99: 88
ROTA, 99: 105-
Rouen, 98: 74
Royal Danish Navy, 98: 37
Royal Mail Steam Packet Company, 00: 11-;
 01: 23-
Royal Mails hjuldampere, 00: 11*-
Royal Norwegian Shipping and Trade Mission,
 99: 95
Ruby, Finn, overstyrmand, 98: 136
RUDKØBING, 00: 75-79*-98
Rudkøbings barkskibe, af Ole Mortensøn,
 00: 75-98*
Rudolph, Wolfgang, 99: 133-
Ruiki River, 99: 26
Ruki, flod, 99: 15
Rumeli Hissar, fæstning, 01: 73*-
Rumohr, F. H., maleri, 98: 119*
Rupert Rock, 01: 26*-

Rutekort, 98: 123, 125
Rytter, Kaj, hovmester, 98: 136
Rytterfigurer, 99: 132
Rødbyhavn, 99: 143
Røder, H. C., kapt., 99: 95-; 01: 87-
Rødulf, storbonde, 01: 114
Rødvig, 99: 145-
Rønne, 98: 101-
Røse fyr, 99: 56
Råsukkerekспорт, 00: 18

S

S/S GUSTAV HOLMs sidste rejse til Grønland, af
N. E. Lindeberg, 97: 22-35*
S: ANNA, armeret skib, 97: 87
SAGA SIGLAR, knar, 01: 116-
Sagaer, 97: 14
Sailor's Farewell, 99: 129
Sailor's Return, 99: 129
Saint Thomas Marine Repairing Slip, 00:12-;
01: 43
SALISBURY, HMS, 99: 78-
SAMSØ, fore-and-aft-skonnert, 98: 119
San Juan, 00: 14; 01: 81
San Salvador, 01: 67
Sandbeck, Thorkild: 1 DANAs kølvand,
98: 117-144*
Sandford House, 99: 29
Sandfords handelshus, 99: 29
Sang fra CONDOR af Rudkøbing, 00: 84-85*
Sanga, flod, 99: 15
Sankt Croix, 00: 8-
SANKT CROIX, S/S, 00: 26-
SANKT HILDA, uddybnings-skib, 01: 40-44*
Sankt Jan, 00: 8-
SANKT JAN, S/S, 00: 26-
Sankt Kitts, 00: 14
Sankt Lucia, 00: 14
Sankt Thomas Havn 1816-1917, 00: 7-36*
Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. år-
hundrede, af Erik Gøbel, 01: 23-64*
SANKT THOMAS PAQUET, brig, 01: 25-
SANKT THOMAS TUG, S/S, 01: 34
Sankt Thomas, 00: 25
SANKT THOMAS, S/S, 00: 26*-

Sankuruflooderne, 99: 15-
SANTA BARBARA, pas. skib, 01: 70
Santa Cruz del Sur, 01: 67-
Santa Martha, 00: 12-
Santo Domingo, 00: 23
Sargassohavet, 98: 120-
SARGO, am. u-båd, 98: 92-
SCANDIA, 99: 105
Schagerström, Carl Gustaf, sv. skibsf., 99: 24, 30
Scharffenberg, J., maskinist, 99: 19, 54
Schlüter, Poul, 98: 133
Schmidt, Johannes, havforsker, 98: 117-
Scholten, Peter von, 01: 28-
Schou, Axel, løjtn., 99: 24, 37*
Schwitzer, H. U., 00: 112
Schønberg, C. V. R., skibsfører, 99: 19-, 37*, 58*
SCOPIO, fiskedamper, 97: 42
Scoresbysund, 97: 22
Scorpion Rock, 01: 38-
Scot, Edmund, 99: 69
Sejlanvisninger, 01: 107
Sejlplan, 00: 12
Sejlrute, kort, 99: 11
Sejlskibskirkegård, 01: 81
Selkirk, Alexander, 99: 78
SELMA HEMSORTH, 3-mast. bark, 00: 46*-
Selvlosserpramme, 01: 45
Senambua, 99: 36
Shanghai, 98: 87-
SHANTY, galease, 99: 147-
Siercke, J. F. V., maskinist, 99
Silkeværket, 00: 99
Simrad lytteudstyr, 98: 138
Singapore, 98: 24
Singapore Gin Sling, bar, 98: 61
Singapore Radio, 98: 24
Sinodan Trading, 00: 69
Sitting Bull, 01: 67
SJÆLLAND, orlogsfregat, 01: 26*-
SKAGENS REV, fyrskib, 01: 9
Skanderborg Slot, 00: 111
Skibbrud, 99: 7
Skibe, 98: 26
Skibsbevaringsfonden, 97: 80; 98: 148-
Skibsjournal, FREIAs, 97: 71
Skibsrederslægter, 00: 80

Skibsregistre, 99: 113
 Skibsristninger, 98: 38*
 Skippers laugshus, 98: 102
 Skonnert, 97: 68
 Skonnerten FREIA - 100 år i søen, af
 Henning Thalund, 97: 68-81*
 Skonnerten PEDER af Nyborg, af
 Poul E. Wrøbel, 99: 139-153*
 Skorstensmærke, 97: 38
 Skov, Sigurd, 99: 133
 Sky compass, 97: 14
 skydevåben, 01: 76
 Skytsborg, 00: 11*
 Skørbug og dens helbredelse - et spørgsmål om
 teori eller praksis, af Kåre Lauring,
 99: 63-92*
 Slange, Niels, historiker, 97: 86
 Slavehandel, arabisk, 99: 7
 Slavekommissionen, 98: 101
 Slaveri, 98: 100
 SLESVIG, M/S, 99: 105-; 01: 97-106*
 Slesvig-Holsten, 00: 64
 Sletskonnert, 97: 69
 Sloppy Joe, 01: 70
 Slæbebåde, 01: 34
 Smid, Henry, læge, 99: 71
 Smith, John, kapt., 99: 69
 Snags, 99: 28
 Snefeldsnæs, 01: 111
 Société Anonyme Belge, 99: 46
 Société, Maritime du Congo, la, 99: 11-
 Soelberg, Hans Jørgen, købm., 98: 110-
 Soerabaia, 98: 96-
 Solarstein, af Jørgen Jensen, 97: 14-21*
 Solbanner, det japanske, 98: 85-
 Solkompass, 01: 112
 Solskuggefjøl, 01: 115*
 SOLSTAD, M/T, 98: 94
 Solstenen, 97: 14
 Soltau, styrmand, 00: 83
 Sortbørshandel, 01: 76
 Southampton, 00: 12-
 Souvenirs, 99: 129
 Specialbiblioteker, 99: 59
 Spencer, admiral, 99: 86
 Sperling, frk., 00: 83
 Spionkort, 97: 88
 Spjældvagt, 00: 41
 Sponneck, Wilhelm, finansminister, 01: 29
 Sporteltakst, 01: 28
 Spot Ward, 99: 77
 St. Abb's Head, 97: 42
 ST. ALBANS, fregatskib, 99: 51
 ST. CHRISTOPHER, fregatskib, 98: 104-
 St. Croix, 99: 51
 St. Jan, 99: 51
 St. Lawrence gulfen, 01: 118
 Stabelplads, 00: 10
 Staberhuk, 99: 143
 Stacpoole, H. de Vere, 99: 45
 Stad, i Norge, 01: 111
 Staden, Verden von, skipper, 98: 102-
 Staffordshire, grevskab, 99: 127-
 Standard Oil Co. 99: 100
 Stander, blå med hvid syvtak
 Stanley Falls, 99: 8-
 Stanley Pool, 99: 8-
 STANLEY, damper, 99: 17-
 Stanley, Henry Morton, 99: 7
 Stanleyville, 99: 10-
 Station, 98: 23*
 Stationer, 98: 8
 Statistik, 99: 110
 Steensen, Niels, 99: 71
 Steensen, R. Steen: flåden gennem 450 år, 98: 48
 STELLA, S/S. 00: 39, 54*
 Stenfiskeri, 99: 141
 Stenkongen, 99: 139
 Sternwheeler, 99: omslag*, 2,
 Stockholm Slot, 99: 64
 Stoffregen, P. A., maskinist, 99: 19, 22
 Store Nordiske Telegrafsekskab, 99: 100
 Storebælt, 97: 12
 Storm, 00: 48, 82
 Storstrømmen, 97: 74-
 Stott, E. T. W., maskinist, 99: 19
 Stranding, 00: 94
 Struve, Helsingørs færgemand, 98: 81*
 STUMPE DORETHE, armeret skib, 97: 87
 Stutflag, 00: 68
 Styrmer, forfatter, 01: 110
 STÆRKODDER, isbryder, 97: 12

Stævnfigurer, 00: 78
 Størup, Knud, borgmester, 98: 137
 Sukker, 00: 80
 Sumatra, 01: 87
 Sundtold, 97: 91
 Superreefers, 00: 58
 Supplikkerne, 98: 102
 Surinam, 00: 80
 Survey allowance, 99: 107
 Sutili, missionshus, 99: 42
 Svalbard, 01: 111
 Svampeangreb, 99: 149
 SVANEN, 3-mast. bark, 00: 65*-
 Svarvarsson, Gardar, nordbo, 01: 109
 SVAVA, slæbebåd, 97: 74
 Sveinbjarnarson, Rafn, 97: 15
 Sveistrup, P. P., 98: 39
 Svend Tveskæg, 97: 19
 SVENDBORG, bark, 00: 75
 Svendsen, J. T. & H. Christensen, redere, 97: 36-
 Svenska Lloyd, rederi, 98: 67
 Svolderepos, 97: 19
 Switzer, 98: 58; 99: 140
 Sydatlanten, 00: 55-
 Sydkinesiske Hav, Det, 98: 93-
 Sygdomme, 99: 66
 Sylvius, Jacobus, 99: 70
 Synop, 98: 8
 Systemet, 97: 38, 46
 Sæby Kirke, 98: 38
 Søbatterier, 00: 7
 Søbatteriet ved Lappegrunden, 97: 86-
 Søfartsmedicin, 99: 63
 Søfolk og soldater, hvervekampagne, 99: 19
 Søforbindelser, 99: 11
 Søforter, 97: 82
 Søkortarkivet, 00: 29
 Sølv, Carl V., 97: 16
 Søvløst, 01: 69
 Sømandens uartige hunde, af Hanne Poulsen,
 99: 127-138*
 Sømandspool, 01: 102
 Sømandssouvenirs, 99: 127
 Sønderstrup, Sv. E., Partrederi, 98: 133
 Søndre Strømfjord, 98: 8
 Sørensen, Andreas, 99: 135

Sørensen, Christen, brygger, 98: 103
 Sørensen, Joh. P., 98: 30
 Sørensen, Knud, skipper, 98: 133
 Sørensen, Tom, 98: 81
 Sørøvere, 98: 100
 Søsterskibe, fem, 00: 39

T

Tacitus, 99: 64
 Tahiti, 99: 80
 Tampico, 00: 14
 Tanganyikasøen, 99: 8
 Tankskibe, 01: 71
 TASMANIA, M/S, 99: 95-, 99*; 01: 102
 Taylor, Charles Edward, læge, 00: 21; 01: 23
 Technical manslaughter, 01: 76
 Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha, jap. rederi,
 98: 87-
 TEIKYU MARU, S/S, (= GUSTAV DIEDERICH-
 SEN), 98: 90*-
 Telegrafcn, 00: 23
 Tellefsen, skibsfører, 00: 86
 Terneusen (holl.), 97: 8-9
 Tervuren, 99: 58-
 Testamentariske gaver, 00: 93*
 Thalund, Henning: Skonnerten FREIA -
 100 år i søen, 97: 68-81*
 THE ASCENSION, 99: 68
 THE DOLPHIN, 99: 80
 THE HECTOR, 99: 68
 THE RED DRAGON, 99: 68-
 THE RESOLUTION, 99: 82
 THE SUSAN, 99: 68
 THE SWALLOW, 99: 81-
 Thingvalla, Dampskibsselskab, 01: 121-144*
 THINGVALLA, S/S, 01: 123-
 Thingvalla's skibe, 01: 124 *
 Thirslund, Søren: Vikingetidens sejlanvisninger
 for Nordatlanten fra ca. 860 til 1400,
 01: 107-120*
 Thomas, David & Kirsten, 97: 79-
 Thomesen, Christen, 98: 107-
 Thomesen, Karen, 98: 107-
 Thomsen, Birger: Blokhuset ved Kastrup Knæ -
 Kong Christians sidste knyttnæve, 97: 82-95*

- Thomsen, Erling: Det danske dampskibsselskab Thingvalla (1880-1898), 01: 121-144*
- Thomsen, Helge, hydrograf, 98: 126
- Thomsen, Th. L., skipper, 99: 145
- THOR, havforskningsskib, 98: 117-
- Thordsøn, Marcus, forfatter, 01: 110
- Thordsøn, Sturla, forfatter, 01: 110
- Thorseth, Ragnar, 01: 116
- Thrane & Thrane, 98: 21-
- Thrane, Edith, skuespiller, 98: 71*
- Thurø Yachtværft, 97: 77
- Thyborøn, 99: 143
- THYRA S, M/S, 99: 103*-; 01: 100, 103*
- Tietgen, 01: 122
- Timechartring, 98: 133; 01: 99
- Tippu-Tip, arab. slavehandler, 99: 10*-
- TITANIC, 98: 32
- TJALDUR, 99: 98-
- Tjalfefonden, 97: 80
- Tjulin, A. M., skibsfører, 99: 19
- Tobbak, Mr., 99: 30
- Toft, grosserer Jens, 97: 37
- Tokyo, 98: 87-
- TOLD, 01: 25
- Tolddeklarationer, 98: 21
- Tonnage af fartøjer (gen.snitl.), 00: 14
- Topometer opmåling, 97: 87*
- Topstang, 99: 144*
- Tornado, 99: 29, 36
- Torpedering, 99: 105
- Torsteen Hvite, 99: 63
- TOVE af Nyborg, 3-mast. skon., 97: 7
- TOVE VENDILA, M/S, 97: 45*
- Tower Hill, monument, 99: 110
- Trafiklister, 98: 13
- Trampfart, 00: 19
- Transatlantisk fart, 00: 16
- Transfruit Shipping Company, 98: 86
- Transports Maritimes, Les, 99: 102; 01: 89
- TRINDELEN, barkskib, 01: 20*
- TRINDELEN, fyrskib, 01: 8*-
- Tripleekspansionsmaskine, 00: 23
- TRITON, bark, 00: 20*
- Trollope, Anthony, eng. forf., 00: 19
- Trotter, Thomas, læge, 99: 84-85*-
- Truman, Harry, vicepræs., 01: 75
- Trustees of the Joseph Conrad, 99: 38
- Trådløs telegraf, 98: 30
- Tschumbiri, 99: 30
- Turbineskib, 98: 82
- Tuschradering af C. W. Eckersberg, 98: 53*
- Tyne, 01: 91
- TYR, 99: 98-
- Tåning, dr. Å. Vedel, 98: 123-
- U**
- Uafhængige Congostat, Den, 99: 9-
- Ubangi, flod, 99: 15
- Ubådskrig, uindskrænket, 99: 94
- Uddybning, 01: 41
- Udeskibene, 99: 93
- Udnord, 01: 110
- Udrustning af DANA, 98: 126
- Udsyd, 01: 110
- Udvandring, 01: 121
- Uheld ombord, 01: 78
- Ujiji, 99: 8
- Ulfeldt, Corfitz, 97: 86
- Uma, 99: 107; 01: 105
- Undersøisk højderyg, 98: 127
- Undervandsarkæologi, 97: 82
- Uniformer, 01: 31
- United Baltic Corporation Ltd. 99: 100
- United Fruit Company, 01: 65
- United Maritime Authority, 99: 107; 01: 105
- United Maritime Authority, 99:
- United Nations Relief And Rehabilitation Administration, 01: 72
- United States Coast Guard, Bevis, 01: 82*
- United States War Shipping Administration, 01: 65
- UNRRA, 01: 72
- Up-River Book, af J. Conrad, 99: 46, 50, 61
- Upoto, 99: 32-
- URANUS, S/S, 00: 40*-
- Uunartoqfjorden, 97: 16; 01: 110
- Uunartoqfundet, 01: 112
- V**
- Valdemaria danae, blæksprutte, 98: 126*
- Valkener, mr., 99: 28

Vallentin, S. M., skibsfører, 99: 19
VALTOONEN, 98: 102
Vangata, 99: 26-
Vasco da Gama, 99: 65
Vebæk, C. L., magister, 01: 112
Vendila, A/S Dampskibsselskab, 97: 36-52*
Venezuela, 01: 70-
Versalius, Andreas, 99: 71
Vest, O., skibsfører, 97: 70
Vestens Singapore, 00: 27
Vesterhavet A/S, rederi, 01: 88
Vestindiefart; 00: 7
Vestindien, 98: 120-; 99: 87-; 00: 7-36*; 01: 23-64*
Vestindisk Kompagni, 00: 25
Vestindisk kuldepot, 01: 53-
Vestindiske Øer, 01: 66
VESTKYSTEN, redningsdamper, 98: 129
VICEGUVERNØR BERG, S/S, 01: 34-35*
VICTOR af Montrose, bark, 00: 86-91*
VIGILANT, guvernementskonnert, 01: 36-
VIKING, M/skonnert, 01: 35-
Vikingasynir, bog, 97: 65
Vikingen, 99: 45; 01: 133
Vikingetidens sejlanvisninger for Nordatlanten
fra ca. 860 til 1400, af Søren Thirslund,
01: 107-120*
Vilgerdson, Floki, nordbo, 01: 109
Village, 99: 27
VILLE d'ANVERS, damper, 99: 17
VILLE de BRUGES, damper, 99: 17, 55
VILLE de BRUXELLES, damper, 99: 17
VILLE de CHARLEROI, damper, 99: 17
VILLE de GAND, sternwheeler, 99: 17-, 24*-, 31*-
VILLE d'OSTENDE, damper, 99: 17-
VILLE de PARIS, damper, 99: 17
VILLE de VERVIERS, damper, 99: 32
VILY, galease, 99: 145
Vinland, 01: 111-
Virgin Islands, 00: 32
Visby, Frederik, maler, 01: 26
Vitry, Biskop de, 99: 64
Voigt, P., maskinm., 98: 125
Vollmond, Aage, skibsreder, 99: 107
VOLMER, S/S, 97: 42
Værfter, danske, 98: 134
Værfts anlæg, 01: 53*

Væsker, 99: 70

W

W.S.A., 01: 65
Wall, Ludvig, Sv. skibsfører, 99: 14
WALL, S/S, 99: 14*-
Wallis, Samuel, 99: 80
WALTER HERWIG, ty. havundersøgelses-
skib, 98: 134
Walter, Richard, præst, 99: 76
WALTRONEN af Drammen, 98: 103
Wamba, 99: 15
Wandel, Bagge, korttegner, 97: 90
War of Captain Jenkins Ear, The, 99: 76
War Trade Agreement, 99: 94
War, 00: 45
Ward, Joshua, Læge, 99: 77
Ward, mr., 99: 51
Ward's medikamenter, 99: 77
Wass, A. H., skibsfører, 99: 19
Waterschout's lists, 98: 56
Watling I., 01: 67
Watt jr., James, 98: 45
Weather Routing, 98: 17
Weco-Shipping I/S, 97: 48
Wedell-Wedellsborg, Ebbe Baron, 97: 48
Weibull, Curt, 97: 19
Wennink, J., maler, 98: 55
West Coast Line, 01: 85
WIELAND, S/S, 01: 131-
Wieslander, Axel, sv. konsul, 98: 96
Wilhjelm, Kamma, 00: 75
Wilhjelm, Malvine, 00: 86
Wilhjelm, Peter Anton, 00: 86
Willerslev, Richard, 00: 99-
Winding, Frederik, købmand, 00: 81
Windward Passage, The, 01: 67
Wineken, Christiane Petrine Beate, 00: 61
WINTERHUDE, 3-mast. bark, 00: 45-46*-
WITHUK, brig, 00: 86
Wodall, John, læge, 99: 69
Wolffsen, J. B., grosserer, 00: 61
Woller, Tove, 97: 85
Wood, John, marinemaler, 01: 95
Wood, John & Co., Glasgow, 98: 7

Worm, Christen, bisp, 98: 103
Worm, Jørgen, 97: 96*
Worm, Oluf, proff., 99: 71
Wright, Henry, 99: 57
Wright, Vigo, skibsfører, 99: 14, 19, 56-58*
Wright'ske Handelshus, 99: 57
Writ of summons, 99: 98, 111; 01: 87
Wrøbel, Poul E.: skonnerten PEDER af Nyborg,
99: 139-153*
Wuchters, Abraham, maler, 00: 118
WYE, oceandamper, 00: 21-; 01: 48

Y

Yakoma, 99: 15
YDUN, S/S, 98: 58*
Yokohama, 98: 24, 85-
YRSA, M/S, 00: 44*-

Z

ZAIRE, 98: 19-
Zanzibar, 99: 9-
Zanzibarit soldat, 99: 25
Zeilau, C. F. T., prem.løjtnant, 01: 34
Zeiss prismekikkerter, 01: 76
Zenit, 97: 14
Zinkforhudning, 00: 77

Æ

Æbelholt Kloster, 99: 64
Ækvatorialafrika, 99: 7-62*
Æquator stationen, 99: 25-

Ø

ØK, 98: 119
Ølkrigen, 99: 139
Øm Kloster, 99: 64
Øresund, 97: 82-95
Øresund, Kryolitselskabet, 97: 22-
Øresundstolden, 99: 56
Ørsted, H. C., 98: 30
Øst, løjtnant, 99: 33
Østasiatiske Kompagni, Det, 98: 119

Østerby, 01: 11-
Østersøen, 99: 143
Østersøherredømme, 00: 108

Å

Å - se også Aa
Åbenrå, 00: 15
Åbo, havnen, 97: 34*
Åleforskning, 98: 117-144*
Ålelarver (ill.), 98: 124
Ålemysteriet, 98: 123-
Årbogsregistre af Bert Blom i 1991, 1997, 2002

Registeret udarbejdet af Bert Blom

Forkortelsesliste til registret

am.	amerikansk
da.	dansk
dir.	direktør
eng.	engelsk
fabr.m.	fabriksmester
forf.	forfatter
fr.	fransk
gr.	græsk
grøn.	grønlandsk
handelsass.	handelsassistent
jn.	junior
løjtn.	løjtnant
mægl.	mægler
no.	norsk
ostind.far.	ostindiefarer
portug.	portugisisk
prof.	professor
red.	reder
skibsf.	skibsfører
skon.	skonnert
sv.	svensk
ty.	tysk