



# 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 2003*







- Forside:** ØK's M/S SAMOA i canadisk havn.  
Afleveret fra B&W i 1959, ombygget til at tage mere kølelast på Pacificlinien i 1964, og solgt i 1976
- Front cover:* *Cargoliner M/S SAMOA in a canadian harbour.  
Delivered by B&W Shipbuilders to The East Asiatic Company in 1953, refitted with additional capacity for carrying refrigerated cargo in 1964, sold in 1976.*
- Bagside:** Fra B&W's tegningsarkiv på Handels-og Søfartsmuseet.  
Tegningen gengiver et middelspant på Svitzers bjergningsskib S/S FREDERIKSHAVN fra 1876.
- Back cover:* *From the archives of the B&W Shipbuilders at the Danish Maritime Museum.  
The drawing depicts the midship-section from the salvage vessel S/S FREDERIKSHAVN, build in 1876.*

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 2003*

*Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner*



# HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2003 (bind 62 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  
og Kåre Lauring  
Oversætter: Len Nossell  
Redaktionssekretær: Jørgen Marcussen

ISBN 87-89587-20-0  
ISSN 0085-1418  
Bogladepriis kr. 280,00

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.  
Aftryk af referat af årbogens indhold er tilladt,  
når årbogen angives som kilde og et eksemplar af  
aftrykket indsendes til  
© Handels- og Søfartsmuseet.  
Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke  
indhentes gennem redaktionen.

# Indhold

Erik Gøbel: Danske i det nederlandske ostindiske kompagnis tjeneste i det 17. århundrede <i>Danes in the Service of the Dutch East India Compagny in the Seventeenth Century</i> . . . . .	7
Jørgen Jensen: Kompasroser af sten <i>Compass cards in Stone</i> . . . . .	31
Otto Uldum: Kravelbygning fra Middelhavet til Østersøen <i>Cravel building from the Mediterranean Sea to the Baltic Sea</i> . . . . .	45
Ole Ventegodt: Østen t/r med Ø.K. <i>A Round Trip to the East with EAC</i> . . . . .	61
Museets protektor og bestyrelse . . . . .	109
Museets personale . . . . .	109
Museets beretning for 2002 . . . . .	110
Gavliste for 2002 . . . . .	118
Museets regnskab 2002 . . . . .	120
Museets salgsartikler . . . . .	124
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse . . . . .	125
Selskabets beretning for 2002-2003 . . . . .	125
Selskabets nytilkomne medlemmer . . . . .	129
Selskabets regnskab for 2002-2003 . . . . .	130
Selskabets salgsartikler . . . . .	133
Bidragydere til årbogen . . . . .	134
Forfattervejledning . . . . .	135

*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.*

## *Erik Gøbel: Danske i det nederlandske ostindiske kompagnis tjeneste i det 17. århundrede*

*I Nederlandenes gyldne århundrede var landet og dets store ostindiske kompagni helt afhængig af udenlandsk arbejdskraft i skikkelse af søfolk, soldater og håndværkere. Artiklen fortæller, at mange af udlændingene var den danske konges undersåtter, og den fremdrager fire spændende danske enkeltskæbner i kompagniets tjeneste. – Erik Gøbel er seniorforsker i Rigsarkivet.*

Danmark oprettede allerede i 1616 et ostindisk kompagni; men det blev aldrig en dominerende aktør i Asien, hvor englændere og nederlændere førte det store ord. Det lille danske kompagni etablerede sig ganske vist fra 1620 med hovedkvarter i byen Trankebar, hvor man straks opførte fortet Dansborg; men man magtede kun at sende få skibe og folk til Indien og endda temmelig uregelmæssigt og med meget lange pauser i forbindelsen. I alt sendte man gennem hele det syttende århundrede kun godt 50 skibe til Indien under Dannebrog, medens for eksempel det store nederlandske kompagni *Verenigde Oost-Indische Compagnie* – som regel forkortet til VOC – udsendte knap 1800 skibe. Men om bord på de nederlandske skibe var der mange danskere – både som besætningsmedlemmer og som passagerer i skikkelse af soldater og håndværkere på vej til udstationering ved nederlandske handelspladser og forter rundt omkring i Asien.

I det følgende refererer betegnelsen danskere til alle den danske konges undersåtter i Danmark, Norge, Slesvig og Holsten samt Skåne indtil 1660 (med mindre andet fremgår af sammenhængen).

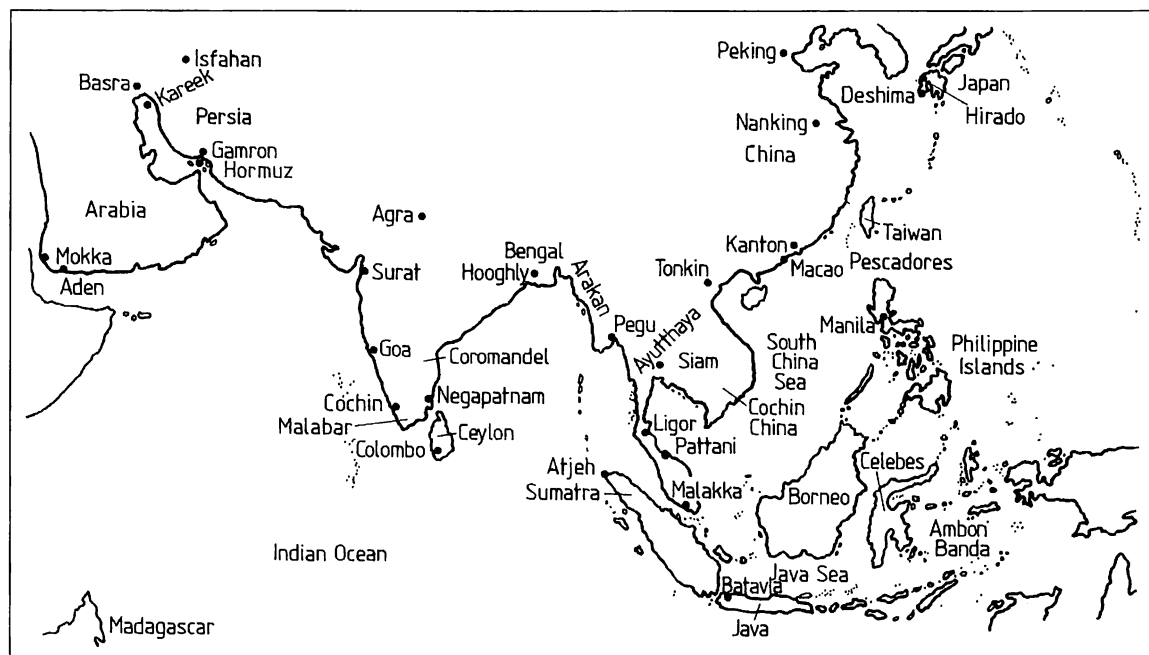
Første del af artiklen beskriver kortfattet det faktum, at mange udlændinge – især danskere – var i tjeneste som søfolk på VOC's skibe. Anden del koncentrerer sig om nogle konkrete eksempler på danskere i kompagniets tjeneste.<sup>1</sup>

Fremstillingen bygger på litteratur og kilder, som er tilgængelige i København. Derimod er det uhyre omfattende arkivmateriale i Holland ikke inddraget.<sup>2</sup>

### **Udlændinge i VOC, især danskere**

Det er almindeligt kendt, at en betragtelig del af søfolkene om bord på de nederlandske handelsflådes skibe i Nederlandenes gyldne århundrede var udlændinge. Forholdet er blandt andet belyst af Simon Hart, som ud fra personoplysninger vedrørende indgåelse af ægteskab i Amsterdam har påvist, at i perioden 1651-1665 var 58% af søfolkene født i udlandet.<sup>3</sup> Af de i alt 3.353 udenlandske sømænd, som Simon Hart har undersøgt, kom omkring halvdele fra den danske konges riger og lande. Disse fordelte sig med 10% fra kongeriget Danmark, 27% fra Norge og 11% fra Sles-





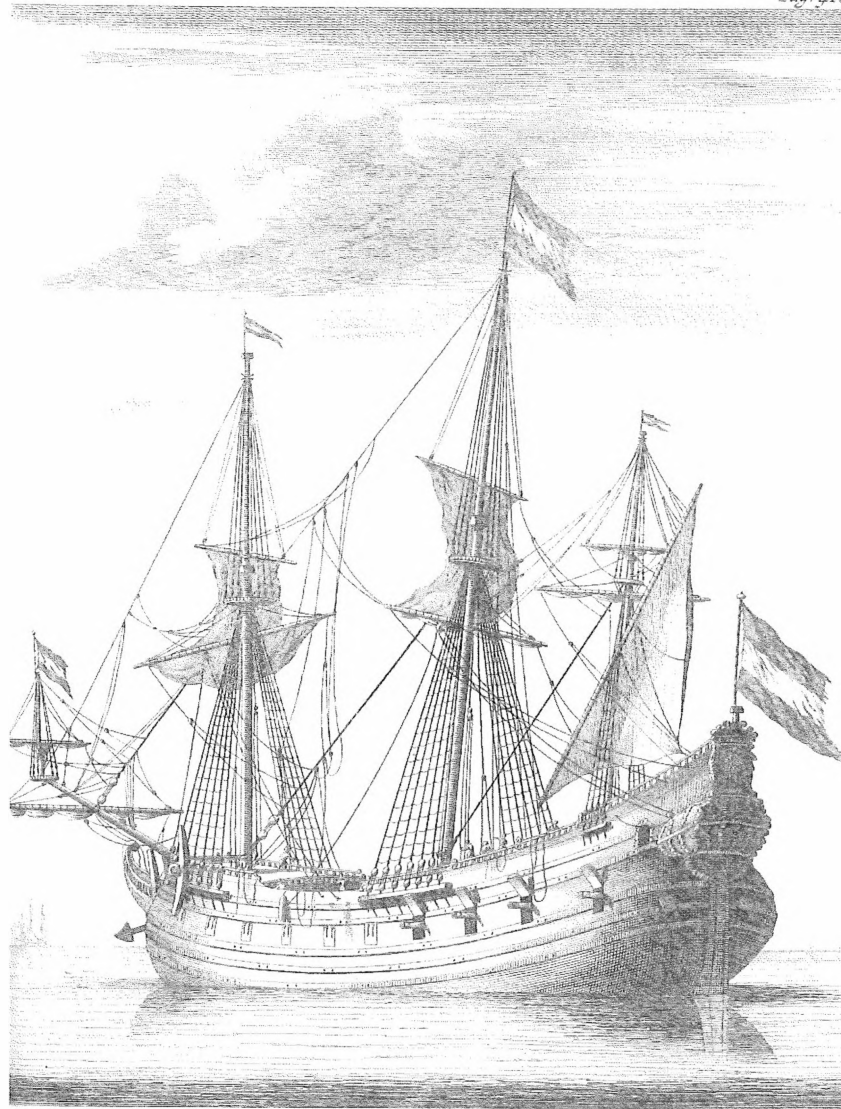
VOC's vidtstrakte interessesfære omfattede hele Asien. Centrum for kompagniets kolossale asiatiske aktiviteter lå i Batavia på Java. I dag hedder byen Jakarta. (M. A. P. Meilink-Roelofs, *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie*, 1992).

*The Dutch East India Company's (VOC's) extensive sphere of interest included the whole of Asia. The centre of the company's enormous Asian activities was in Batavia on Java. Today the town is known as Jakarta. (M. A. P. Meilink-Roelofs, *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie*, 1992)*

vig-Holsten – samt anslået et par % fra Skåne. Disse andele stemmer forbløffende nøje overens med den danske konges undersåtters andel af de mange sømænd, som underskrev en søprotest på et nederlandsk fartøj mellem 1700 og 1710, idet 11% af alle disse udlændinge var fra kongeriget Danmark, 19% var fra Norge, og 24% var slesvig-holstenere.<sup>4</sup> Tilsammen udgjorde den dansk-norske konges undersåtter således omkring halvdelen af folkene i den nederlandske handelsflåde. Af danskerne kom hovedparten fra København, men

også eksempelvis en hel del fra Ribe. Af de mange slesvigere stammede de fleste fra Husum, Ditmarsken, Flensborg, Tønder og Føhr, medens holstenerne mest var fra Altona og Tønning. Nordmændene kom først og fremmest fra Bergen og Risør.

Vi kender fra hele det syttende århundrede mange eksempler på folk, der er søgt navnlig fra Jyllands vestkyst og dennes øer til Nederland for at få hyre som søfolk. Således vides det, at alene fra Varde og Hjerting omkring 1690 drog hvert år et halvt hundrede mand til Holland. Det var lige så mange, som var



*Fluit Ship.*

*Flute.*

Den almindeligste skibstype hos VOC i 1600-tallet var fløjten. Den var karakteriseret ved sit kraftige agterparti og smalle spejl, medens det i øvrigt fyldige skrog sørgede for en stor lasteevne. (Aubin, *Dictionaire de Marine*, 1702).

The most common kind of ship owned by the VOC in the 17th century was the fluit. It was characterised by its broad rear end and narrow stern frame, while the otherwise full-built hull ensured a large cargo capacity. (Aubin, *Dictionaire de Marine*, 1702)

beskæftiget hjemme med handel og søfart.<sup>5</sup>

Hovedparten af danskerne i Nederland var beskæftiget i almindelig nederlandsk fragtfart eller fiskeri sammen med mange andre udlændinge, men for eksempel i den mere specialiserede og krævende hvalfangerfart udgjorde danskerne en markant større andel af besætningerne.

Også på de mange skibe, som VOC sendte til Asien, var et meget stort antal udlændinge beskæftiget som soldater eller sømænd.<sup>6</sup> I perioden fra 1630'erne og gennem resten af århundredet lå andelen af udenlandske søfolk på mellem 22% og 42%, medens der blandt de udsendte soldater i samme periode var væsentligt flere udlændinge, hvoraf de fleste var tyskere.<sup>7</sup> Fra omkring 1730 var der oftest flere udlændinge end nederlændere på kompagniskibene til Asien. For de to århundreder fra 1602 til 1795 tilsammen lå den gennemsnitlige andel på 40% udenlandske sømænd og 60% udenlandske soldater på VOC's skibe fra Europa til Asien.<sup>8</sup>

En mere dybtgående undersøgelse af for eksempel danskerne på VOC's skibe kræver adgang til Algemeen Rijksarchief i Haag. Carl Steenstrup har således gennemgået gagebøgerne (*scheepssoldijboeken*) vedrørende 62 udgående skibe fra Kamer Amsterdam 1633-1687 med oplysninger om de søfarende. Stikprøven udgør 3% af periodens i alt 2.015 togter.<sup>9</sup> På basis af stikprøven kan man opstille vedstående tabel med folkene fordelt efter fødested, (alle tal er i procent).

Den belgiske historiker Stefan Decoinck har på nogenlunde tilsvarende vis gennemgået et udsnit af kompagniets gagebøger og rullebøger (*monsterrollen*) fra første halvdel af det syttende århundrede, men vedrørende alle VOC's seks kamre. Hans undersøgelse viser, at andelen af udlændinge på VOC's skibe, der afsejlede fra Europa, var 31%, og at den danske og norske del heraf udgjorde henholdsvis 13% og 4% – hvortil kommer et ukendt antal fra Slesvig og Holsten. Nogenlunde

### Besætningsandel af udenlandske og skandinaviske søfolk

	Andel udenl. søfolk og soldater	Andel danske af ikke-nederl.	Andel norske af ikke-nederl.	Andel svenske af ikke-nederl.	Andel skand. af alle søfolk og soldater
1633-1640	18	9	11	3	4
1641-1649	19	12	10	7	6
1660-1668	17	22	13	4	7
1670-1679	24	10	6	4	5
1680-1687	25	12	8	11	8



samme andel af danske i bred forstand fandt man på kompagniets mange fartøjer i den interasiatiske fart, medens et betydelig mindre islet var at finde blandt soldaterne og håndværkerne i de nederlandske forter og garnisoner i Asien.<sup>10</sup>

Den her skitserede udvikling passer udmærket sammen med det faktum, at der blandt de søfolk og håndværkere, som VOC ansatte i regnskabsåret 1700/1701, var 23% ikke nederlændere, ud af hvilke mere end hver fjerde var skandinav.<sup>11</sup> Og gennem det attende århundrede blev der endda endnu flere udlændinge på VOC's skibe, især efter 1740, hvor mangelen på nederlandske søfolk blev voldsom.

I 1740'erne måtte således også den nederlandske orlogsflåde i dyre domme rekruttere søfolk i Danmark for at kunne bemane de for krigsførelsen nødvendige ekstra skibe.<sup>12</sup> Allerede i perioden 1720-1733 om bord på de amsterdamske krigsskibe udgjorde danskere alene 4% af underofficererne og 14% af sømændene.<sup>13</sup> At der var tale om en betydningsfuld forbindelse mellem de to allierede lande ses også af det forhold, at uhyre mange af officererne i den danske orlogsflåde på et eller andet tidspunkt i deres karriere gjorde tjeneste i Nederland. Da for eksempel admiral Niels Juel i 1690 gjorde status over sit søofficerskorps, var situationen den, at af i alt 76 officerer havde mindst halvdelen tjenestegjort på nederlandske orlogsskibe og mindst tre fjerdedele af alle på nederlandske orlogsskibe eller koffardiskibe.<sup>14</sup> Et eksempel herpå er Hans Svendsen, som deltog under den berømte admiral Michiel de Ruyter i Nederlands anden søkrig mod

England 1665-1667, og hvis dagbøger er udgivet.<sup>15</sup>

De nævnte forskellige undersøgelser er måske ikke helt nøje sammenlignelige, og deres resultater er lidt forskellige. Men om de store træk kan der ikke være tvivl – der var i det syttende og tidlige attende århundrede beskæftiget endog ganske mange danske, norske, slesvigske og holstenske søfolk på VOC's skibe og i det hele taget på nederlandsk fartøjer.<sup>16</sup>

Det er værd at bemærke sig, at udlændingenes værdi for VOC's søfart sandsynligvis var endnu større, end deres numeriske andel af skibsbesætningerne umiddelbart udsiger. Årsagen var, at i modsætning til de efterhånden kun dårligt maritimt kvalificerede nederlændere var udlændingene ofte rigtige fuldbefarne søfolk med forudgående erfaring fra livet til søs. Dette gjaldt i høj grad den danske konges undersåtter.

Sådanne gode søfolk var ofte en efterstræbt mangelvare, og den danske statsmagt lod gennem hele det syttende århundrede udgå en lang række af forordninger, som forbød dansk-norske søfolk at tage hyre på udenlandske fartøjer, og som prøvede at få de allerede afsejlede til at komme hjem igen.<sup>17</sup> Danmark-Norge havde dels brug for erfarne søfolk til at bemane orlogsflåden dels til at gå ind i koffardiflåden. Således sendte Christian IV en af sine skibskaptajner til Nederland i 1621 for at hyre skibs- og bådfolk til det nystartede danske ostindiske kompagnis behov, og i september 1634 sikrede man sig – i strid med alle nederlandske bestemmelser – tre hollandske styrmænd, som i over et år fik en høj hyre for blot at være parate, til skibet



En af de meget sjældne afbildninger af en menig sømand i arbejde på en tidlig nederlandsk ostindiefarer. Tegning i skibsjournalen fra GELDERLAND i 1601. (Nationaalarchief, Den Haag, Archief Voorcompagnieën 135).

*One of the very rare portrayals of an ordinary seaman at work on an early Dutch East Indiaman. Drawing in the ship's journal of the GELDERLAND in 1601. (Nationaalarchief, Den Haag, Archief Voorcompagnieën)*

SANKT ANNA kunne stå ud af Øresund i december 1635 med kurs mod Trankebar.<sup>18</sup> Det absolutte antal danskere, som var

beskæftiget i nederlandsk, herunder VOC's, skibsfart er vanskeligt at fastslå. Den danske forfatter Erik Pontoppidan, som opholdt sig i Nederlandene i 1720, anslø, at 8.000-9.000 danske og norske matroser samlede sig hvert år i Amsterdam for at søge hyre på nederlandske skibe.<sup>19</sup> Man har i vore dage beregnet, at den samlede nederlandske handelsflåde omkring 1700 beskæftigede 50.000 mand, hvoraf 6.500 var den danske konges undersåtter,<sup>20</sup> og at i det syttende århundrede gik maksimalt 340 dansk-norske søfolk om året ud med VOC's skibe.<sup>21</sup>

Men også mange andre danskere end lige søfolk var i Nederlandene i det syttende og tidlige attende århundrede. Eksempelvis kan man af de amsterdamske lysningsregistre se, at adskillige unge danske mænd og kvinder blev gift i den store by – en del af dem sandsynligvis med hinanden – hvor de typisk arbejdede som sømænd eller tjenestepiger.<sup>22</sup> Desuden gik en stadig strøm af danske studerende til universiteterne, navnlig det i Leiden.<sup>23</sup> De mere fastboende danskere etablerede menigheder både i Amsterdam og Utrecht, og på Amsterdams børs vidnede et opslag på en af pillerne om den dansk-norske handel og søfart på byen, idet den lød: *Bergen en de andere Plaetzen in Denemarken en Norwegen.*<sup>24</sup> Når mange søfolk søgte til Nederland, var årsagen først og fremmest, at det var lettere at få hyre i Amsterdam eller måske en anden by som Delft, Rotterdam, Enkhui-zen eller Hoorn, og at hyrepengene i nederlandsk søfart var væsentligt højere end i dansk-norske fartøjer. I det hele taget var levestandarden relativt høj i Nederland, og mange af danskerne vendte efter nogen

tid hjem med pæne sammensparede formuer.

Den norske historiker Sølvi Sogner har detailundersøgt forholdene omkring 1700 i området omkring den vigtige havneby Stavanger og i det sydlige Norge i det hele taget.<sup>25</sup> Situationen i 1723 i Sydnorge er særlig godt beskrevet. Her var op mod tre fjerdedele af de mange unge søfolk i udenlandsk tjeneste beskæftiget på nederlandske fartøjer eller i selve Nederland.

Praktisk talt alle tog afsted fra Norge i månederne fra januar eller februar til april, når søfarten blev genoptaget efter vinterpausen. De, der drog afsted, var mest unge søvante mænd, der endnu ikke havde stiftet familie, medens der var færre ældre fuldbefarne sømænd, som drog til Nederland. Sølvi Sogners gennemgang af VOC's gagebøger vedrørende de 82 togter til Asien 1707-1710 viser, at nordmændene typisk blev *varenslieden*, altså matroser, eller menige soldater med 10-12 gylden i månedsløn. De yngste blev *adelsborsten* eller *oploopers*, altså kadetter eller skibsdrenge, og fik 7-8 gylden månedligt. Nogle få klarede at blive bådsmand eller tømmermænd, og den højst placerede nordmand i disse år blev tredje-styrmand med 26 gylden i månedlig hyre.

Hvordan de danske sømænd opførte sig om bord på det nederlandske kompagnis skibe, ved vi ikke præcist. Men de figurerede i et vist omfang i forbindelse med mytterier.<sup>26</sup> Matros og bøsseskytte Hans Dijkmans fra Ditmarsken var således en af hovedmændene, da besætningen på VOC's ostindiefarer HENRIETTE LOUISE, der lå ved Texel klar til afsejling mod Asien i august 1653, kun yderst nødtvungent efter-

kom ordrer om at blive på skibet, efter at det var besluttet at lade det indgå i admiral Michiel de Ruyters eskadre, som var på vej i kamp mod briterne. Den 9. august, da fjendens flåde kom i sigte, måtte den menige besætning på HENRIETTE LOUISE overtales med lovning på masser af øl, men da selve søslaget indledtes dagen derpå, tog matroserne kommandoen om bord og returnerede til Texel, opildnet af Hans Dijkmans og et par stykker til. Den 4. oktober blev de seks anførere dømt til døden og tre dage senere hængt, medens de øvrige mytterister blev kølhalet og pisket eller fik fængselsstraffe eller bøder.

Som afslutning på første del af artiklen kan det være på sin plads at indskyde, at allerede meget tidligt var Danmark et land, som nederlændere regnede med i forbindelse med asiatisk handel og søfart. I 1595 udsendte det første nederlandske forkompagni *Compagnie van Verre* sin første ekspedition til Asien. Men allerede i 1592 havde nederlænderne Adriaen Menninck og Hendrick de Hames udviklet planer om at bryde Portugals hidtidige monopol på ostindiesejlads.<sup>27</sup> De to projektmagere besluttede at søge at interessere Christian IV for deres planer, og sammen med den gældsplagede landflygtige danske adelsmand og alkymist Erik Lange opstillede de en ambitiøs plan for et stort handelskompagni, som skulle sejle og handle på Grønland og Asien helt til Kina og Japan – samt på endnu uopdagede lande. Planerne blev dog aldrig realiserede.

### **Danske enkeltskæbner i VOC**

Lad os herefter gå videre til anden del af





ONZDWT van het OOST-INDIÏSCH-HUYS, benevens het  
SPANJESINNIÏSCH-HUYS, te Amsterdam.

VUE de la MAISON des INDES ORIENTALES, et de  
celle des INDES OCCIDENTALES, à Amsterdam.

Det store ostindiske hus midt i billedet var VOC's hovedkvarter i Amsterdam. Bygningskomplekset rummede både administration og lagerfaciliteter. Stik af Herman Schoute, 1783. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam)

*The large East India building in the middle of the picture was the VOC's headquarters in Amsterdam. The building complex housed both administration and warehouse facilities. Engraving by Herman Schoute, 1783. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam)*

artiklen og se på nogle konkrete eksempler på danskere, som har været i nederlandsk tjeneste.

Det ældste eksempel er fra før oprettelsen af VOC i 1602. Der var nemlig tale om en mand ved navn Jan Jacobszoon van

Amack, og som findes nævnt på kaptajn Cornelis Claeszoon's ostindiefarer, der afsejlede fra Amsterdam for et af forkompagnierne allerede i 1599.<sup>28</sup> Jan Jacobszoon's tilnavn »van Amack« hentydede til, at han kom fra øen Amager ved Køben-

havn. Dertil blev i 1520'erne af den danske konge indkaldt nogle nederlandske familier, som fik vidtstrakte økonomiske og juridiske privilegier – mod at dyrke grøntsager til hovedstadens forsyning og mod at oplære danskere i gartneriets ædle kunst. (Ganske som man senere til Danmark indkaldte nederlandske eksperter i navigation og handel på Asien, for eksempel da man i begyndelsen af det syttende århundrede påbegyndte sejlads fra Danmark til Indien og i 1730 fra København til Kina).

En anden dansker i nederlandsk tjeneste var Christoffer Ring. Han sejlede ud fra Nederland for VOC's Kamer Amsterdam i april 1703 som søkadet (*adelsborst*) på skibet BERKEL og var på det tidspunkt en gift mand. Christoffer Ring ankom til Batavia i januar 1704, og han avancerede i 1709 til assistent i Bengalen. Senere blev Ring underkøbmand, købmand og endte som overkøbmand. Som sådan døde han i Bengalen i 1740 – efter 37 års tjeneste for VOC.<sup>29</sup>

Hvis vi vil fortsætte op ad rangstigen, kan vi betragte familien Petersens eventyrlige karriere.<sup>30</sup> Jakob Petersen var af ganske beskeden dansk herkomst, uddannet som skrædder. Han påstod imidlertid, at han var adelig, og en indflydelsesrig patron skaffede ham i 1660'erne i vej. Han kom til Nederland og kaldte sig Jakob de Petersen. Der vandt han sig hurtigt en stor formue og anseelse, blev derpå pfalzgreve og ophøjedes i friherrestanden, inden han døde i 1704. Hans søn døde ung, og sønnesønnen Jakob de Petersen overtog familiens godser, men gjorde desuden karriere i VOC, hvis generaldirektør i Ghana han var 1741-1747. Baron de Petersen var ugift,

men førte stort hus i sit statelige palæ i Keizersgracht i Amsterdam. Han efterlod sig en kolossal formue på 330.000 gylden.

De fleste af de mange danskere i VOC's tjeneste kender vi i dag ikke ret meget til. Men enkelte af den danske konges undersåtters tjeneste i VOC kender vi en hel del til, fordi de har efterladt sig skriftlige beretninger derom. Et par af de mest omfattende beretninger skal omtales i det følgende.

### **Jens Mortensen Sveigaard 1670-1684**

I Det Kongelige Bibliotek i København ligger en stor egenhændigt nedskrevet beretning fra Jens Mortensen Sveigaard.<sup>31</sup> Han var en bondedreng, født i 1649 i landsbyen Svejgård syd for Århus. Da han lige var fyldt 16 år, drev udlængslen ham imidlertid hjemmefra, og han tog med en skude fra det nærliggende Saksild strand til Århus. Derfra afsejlede han den 4. maj 1665 med en bojert, destineret til Tøjhuset i København, hvortil man ankom dagen efter. Efter grundigt at have beset hovedstadens seværdigheder tog den unge mand til Frederiksborg, hvor han kom i tjeneste hos en kongelig embedsmand som dreng i skriverstuen. Det næste halve års tid tjente han som skriver hos embedsmænd i København og Slagelse, men uden særlige udsigter til vedvarende og indbringende beskæftigelse. Derfor tog han i foråret 1666 om bord på en kornskude til Laurvigen og kom i tjeneste ved pennen hos en rådmand.

Efter nogle års tjeneste dér besluttede han som så mange andre unge mennesker at søge lykken i Nederland. Den 3. maj 1670 gik han om bord på en frisisk fløjte fra Hinlopen og ankom med den til

Amsterdam den 12. maj 1670. Blandt det mere specielle og sjældent nedskrevne, som Jens Mortensen Sveigaard beretter om, er, hvad han foretog sig i det næsten halve år i Amsterdam, indtil han afsejlede mod det fjerne Asien om bord på VOC's BREDERODE i oktober 1670.

Ved sin ankomst til storbyen tog han »i logement på Rapenburg i 't Noorse Bos hos en mand ved navn Barent Michielsen, en skåning ... Så resolverede jeg enten at gå ad Strædet eller Ostindien til, hvilket som først kunne forefalde. Til den ende gav jeg mig udi et andet logement på den gelderske kaj, tæt ved Camperhou ... hos en mand ved navn Magnus Pietersen, en nordmand. Akkorderede med hans hustru, (thi han var selv for skipper rejst ad de vestindiske ejlande til etc.), og skulle give om ugen for kost og seng 5 hollandske gylden, min extra desforuden aparto at betale.

Den 20. september lod *de Wel Edele Herren Bewinthebbers van't Oost-Indische Compagnie* (direktørerne for det ostindiske kompagni) trommen slå om i Amsterdam og udråbe, at alle de Liebhave, som havde lyst og courage til at tjene velbemeldte kompagni enten ved søfarten eller militien, skulle forføje sig til det ostindiske hus. Derpå er jeg (såvelsom nogle hundrede personer) kompareret på huset og præsenteret vores tjenester. Men formedelst ingen skulle indkomme, med mindre han var rekommanderet, og de tog ingen flere folk an end som til seks skibe, så blev den hundrede del ikke antagen. Jeg ragte dog fast for soldat à 9 gylden om måneden ...<sup>32</sup>

Den 23. ditto optog jeg af kompagniet en liden fyrrekiste og en stråbyltsæk, kostede



Jens Mortensen Sveigaard har skrevet sit titelblad meget smukt, ligesom resten af de over tre hundrede sider i rejseberetningen. (Det kongelige Bibliotek, Ny kongelig Samling,

*Jens Mortensen Sveigaard has written his title page very beautifully, just like the rest of the more than 300 pages in his account of his journey. (Det kongelige Bibliotek, Ny kongelig Samling, 134, folio)*

tilsammen på min regning 5 hollandske gylden og 17 styvere. Derefter lod jeg min værtinde forsyne min kiste med, hvis som på sig en rejse fornøden gjordes, nemlig et

halvt anker fransk brændevin, 8 pund tobak, 4 dusin tobakspiber, 2 par sko, en hovedpude med et sengeklæde, 3 par lærredsbukser, en hat, et dusin sortskaftede knive, en pot lemonsaft, en bog papir, et dusin pennefjer, en liden kande med blæk, (svært læseligt ord: remme?), saks, nål og tråd, buteljekander 2 à 3 at tage min ration udi, item et tomt ankerfad at samle vand udi ...

Derimod (for udrustningspengene) passerede jeg hende en transport (på det ostindiske hus) lydende på 150 hollandske gylden, hvilke penge mig skulle afkortes udi min besoldning eller gage efter tvende års forløb, og formedelst det samme ikke endda kunne tilstrække sig, for hvis som jeg var skyldig, blev udi mit logement. Da gav jeg hende en obligation, (som jeg passerede for en af stadens notarius publiques), på 30 hollandske gylden; dog ej at betales, førend Gud ville, jeg kom hjem igen.

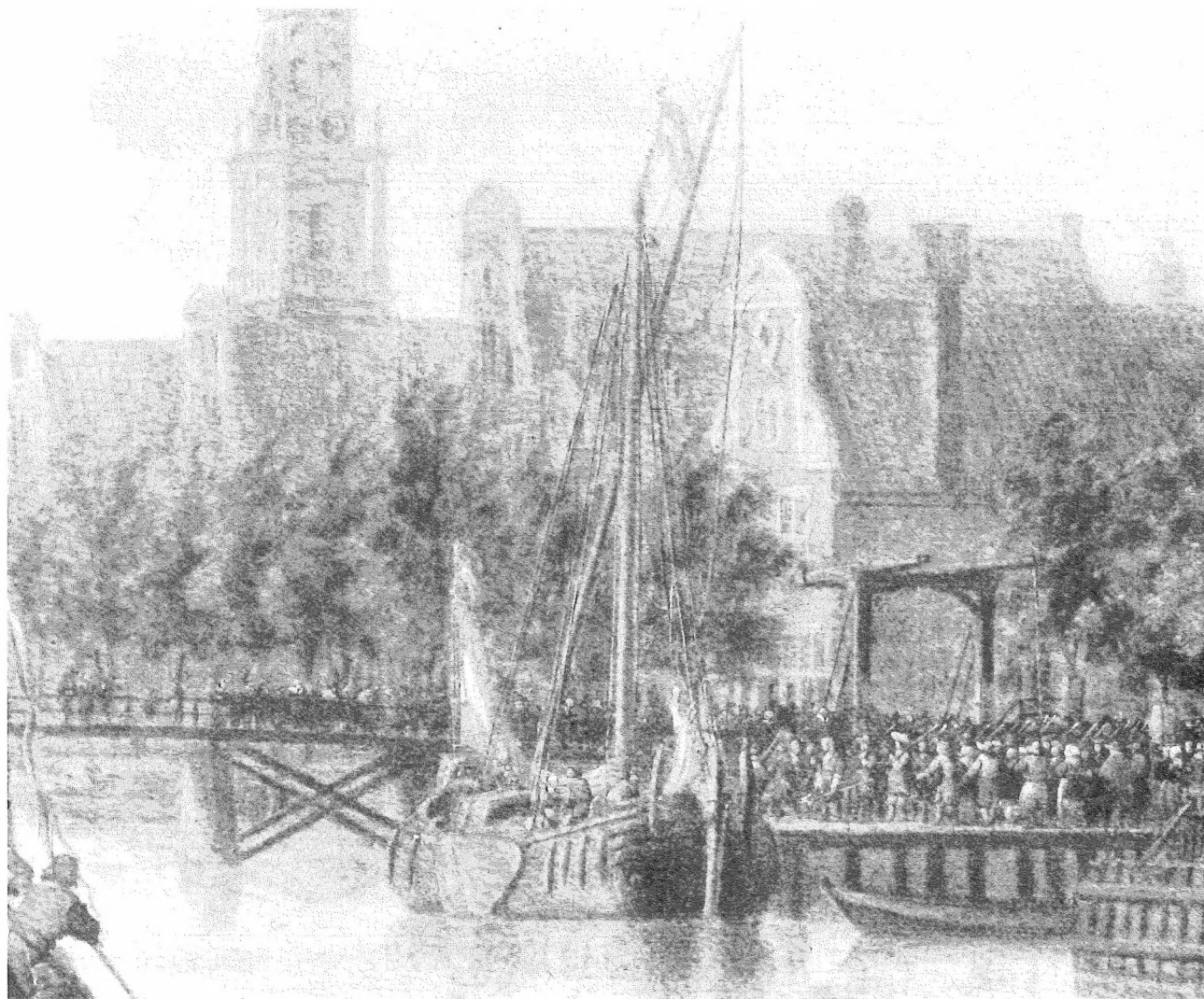
Der alting således imellem os var klareret, tænkte jeg på det nødsageligste, som var tilbage, nemlig at forlige mig med min frelser Kristus«. Derfor gik Jens Mortensen Sveigaard til skrifte i den lille danske kirke, som var indrettet i et pakhus på Rapenburg, og hvor der var ansat en forløben student fra Christiania, der prædikede på dansk – fortrinsvis for jævne folk som søfolk, handelsfolk og tjenestefolk, »som endnu ikke det hollandske sprog vel kunne forstå«.

Den 7. oktober 1670 var der mønstring og edsaflæggelse på det ostindiske hus, hvor de nyansatte blandt andet fik »oplæst nogle artikler angående vores forhold udi

kompagniets tjeneste; fornemligen at vi skulle tjene tro og huld og redelig for vore fjender at stande, så længe vi havde liv og blod. Hvilket vi alle med vore oprakte fingre og vores ed bekræftede. Siden blev os forelæst«, hvordan VOC ville erstatte legemsbeskadigelser i tjenesten. Hvis man helt mistede øje, næse, øre, arm, hånd, lår, ben eller fod, blev for hvert lem på højre side godtgjort 600 caroli-gylden, for dem på venstre side derimod kun 500 gylden, og for en finger eller tå 30 gylden.

Derpå nød officererne et godt måltid mad sammen med kompagniets høje direktører, medens »den gemene mand blev givet et stykke ost og brød (hvilket han ville have) og en hollandsk skilling til kostpenge for hver dag, vi havde ligget, siden vi blev antaget. Derefter enhver bekommet sit gevær« og stillet op til parade. Så marcherede man til det sædvanlige udskibningssted Montalbaanstoren, »hvor der lå seks *ligters* (lægttere), en for hvert skib, som tilforn havde modtaget vores kister og køjetøj. Medens den store forsamling mennesker, som stod på begge sider af gaderne, som vi marcherede igennem, og såsom kvindeskønnet (som dog altid er blødhjertet) iblandt andre os beklagede, gik ej anderledes til, end som vi havde været nogle misdædere, der havde forbrudt livet«. Ved lægterne tog man afsked med familie, venner og bekendte under indtagelse af megen vin og brændevin og hvad dertil hører. Til slut blev skibsmandskaberne sejlet ud til deres skibe af lægtermændene.

»Den 11. oktober gik vi med vores kommandør, (som var en dansk mand, Lourens Nicolaes Dyrendahl kaldet), først over af



Ved Montalbaanstårnet i det centrale Amsterdam gik de forhyrede om bord i lægtene, som førte dem ud til selve de store ostindieskibe. Maleri fra 1687 af Abraham Storck. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam).

*At the Montalbaan tower in the centre of Amsterdam the seamen who had signed on went on board the lighters, which then sailed them out to the large East India ships. Painting from 1687 by Abraham Storck. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam)*

*ligteren* og i skibet BREDERODE, formedelst det var ej før klar at indtage os. Derefter lå vi og tog et parti af vores viktualie ind, såvelsom forvagede vores admiral for flåden, som var forordineret på vort skib. Den 13. oktober, efter at vores admiral tilforn var kommet om bord, begyndte det at blæse godt af den sydøstlige kant; belastede admiralen at hisse flaget op og skyde et kanonskud; siden at lette vores anker og gå under sejl«. Hvorpå de seks skibe forlod Texel.

BREDERODE var et fløjte- eller jagtskib på 666 tons, bygget i 1660 på kompagniets eget store værft i Amsterdam, og havde på denne rejse 168 personer om bord.<sup>33</sup> Efter en sørejse på lidt mere end syv måneder ankom BREDERODE til Colombo på Ceylon den 20. maj 1671. Jens Mortensen Sveigaard refererer derpå den formanende tale, som den meget erfarne guvernør Rijkloef van Goens den ældre samme dag holdt til de nyankomne. Her indledte han med at byde dem velkommen; derpå pålagde han dem for det første at ihukomme den ed, de havde aflagt for kompagniet inden afrejsen fra Amsterdam; for det andet beordrede han dem til at vogte sig for den indiske spiritus og lokale frugter; og for det tredje advarede han dem mod at ligge ude om natten eller sove under åben himmel om dagen, før de var blevet akklimatiserede, thi »ellers var der store sygdomme for os at vente«.

Hovedparten af Sveigaards omfangsrige beretning på 330 sider beskriver derefter hans oplevelser blandt de fremmedartede folkeslag og under de fjerne himmelstrøg i Indien, Bengalen, Persien, Arabien og Java fra 1671 til 1684. Skønt hvervet som soldat

kom Sveigaard allerede på udrejsen – og senere i Asien – til at gøre civil tjeneste som skriver, assistent og bogholder på mange forskellige steder i Asien. Blandt andet besøgte han de danske faktorier i Trankebar, i Bengalen og på Sumatra.

Hjemrejsen fra Asien mod Europa gik fra Ceylon den 18. januar 1684 via Kap det Gode Håb og skildpaddeøen Ascension og nord om Skotland og tog syv måneder ligesom udturen i sin tid. Man ankom til Texel den 23. august 1684. En uge efter ankomsten fik Jens Mortensen Sveigaard udleveret sine tre kister med en hel del privat gods, og den 15. september 1684 fik han udbetalt sin tilgodhavende hyre på det ostindiske hus, nemlig »1.725 caroli-gylden og nogle skillinger«. Den 16. oktober afsejlede han fra Amsterdam mod København på det københavnske fartøj SANKT JØRGEN, som var kommet fra Island. Daglange ventetider på nederlandske toldere og i nødhavn ved Rørøen nær Göteborg betød, at man først ankom til København den 3. november. Derfra afrejste han den 17. december over Sjælland til Kalundborg – medbringende flere aber, hvoraf den ene kunne en masse kunster. Efter et kort ophold på Samsø, ankom han til Århus juleaften og var endelig hjemme igen i Svejgård den 27. december 1684 efter tyve års fravær. Hermed slutter Jens Mortensen Sveigaard sin ostindiske rejseberetning, der er både velskrevet, detaljeret og interessant, men aldrig er blevet publiceret. Hans videre skæbne kendes ikke.

### **Jürgen Andersen 1644-1650**

Publiceret blev imidlertid allerede i samti-

den to andre beretninger fra danske i VOC's tjeneste fra næsten samme tid. Det drejer sig om Jürgen Andersens og Volquard Iversens *Orientalische Reise-Beschreibung*, der i 1669 blev udgivet af den lærde Adam Olearius, som selv havde rejst i Asien. Både Jürgen Andersen og Volquard Iversen var født i den danske konges nordtyske hertugdømmer, og begge lod sig hverve af VOC til Asien. Og begge har efterladt sig omfattende rejsebeskrivelser.<sup>34</sup>

Jürgen Andersen var født i Tønder i Slesvig omkring 1620 i jævne kår.<sup>35</sup> Han måtte søge sit udkomme i det fremmede og tjente som musketer i Tyskland under Trediveårskrigen. Derpå kom han til Nederland og lod sig hverve af VOC som sergent. I april 1644 gik Jürgen Andersen om bord på skibet DE WALVIS ved Texel, som afsejlede den 24. april, gik ud gennem Kanalen, ankrede en uge ved De Capverdiske Øer, ankrede to uger ved Kap det Gode Håb og ankom i november samme år – efter 6 måneders rejse – til Batavia på Java, VOC's asiatiske hovedkvarter, vore dages Jakarta. Der blev han som soldat i efteråret 1645 sat til at gøre tjeneste hos en af kompagniets højtstående embedsmænd, der skulle på inspektionsrejse rundt til de nederlandske handelspladser i Asien.

Først gik rejsen på skibet NASSAU til Vingurla på Malabarkysten og til det nærliggende portugisiske Goa. Derfra videre til Surat og over land til Agra (hovedstaden i Mogulriget). Derpå gik turen for Jürgen Andersen tilbage til Surat og derfra med skib med en last på 120 slaver til Mocca og videre til Gamron (også kaldet Bandar Abbas) ved indsejlingen til Persergolfen.



Titelblad som appetitvækker med asiatiske mærkværdigheder som elefant og palmetræer. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669).

*The title page as an appetiser with Asian oddities such as an elephant and palm trees.*  
(Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669)



Videre til Galle på Ceylon, derpå op til den lille danske by Trankebar på Coromandelkysten og til det nærliggende Pulicat med Fort Geldria. De næste stop var Malacca, Formosa og Deshima ved Nagasaki i Japan.

Efter opholdet der blev den nederlandske visitators skib angrebet og beskadiget af tre spanske fartøjer og måtte længe ligge til reparation ved det nederlandske Fort Zeelandia på Formosa. Jürgen Andersen blev i den periode af stedets guvernør Francois Caron kommanderet til sammen med 60 soldater at gå om bord i en stor kinesisk junker fuld af varer, destineret til Batavia. Den 3. oktober 1646 afsejlede junken fra Formosa, men allerede dagen efter strandede den på Kinas kyst. Jürgen Andersen reddede sig, selv om han ikke kunne svømme, i land sammen med kun fire andre. Også hans skibskiste med blandt andet hans optegnelser i blev forunderligt nok skyllet ind på stranden.

Jürgen Andersen og hans kollegaer blev straks taget som slaver af kineserne og sendt som gave til Canton, hvor de blev givet videre til en kinesisk general, der var beskæftiget ved forsvaret af Mingdynastiet mod de fremtrængende manchuer fra nord. I februar 1647 blev vore fem slaver imidlertid fanget af de sejrige manchuer. Jürgen Andersen blev nu taget med forbi den kinesiske mur og ud i Mongoliet. Men han flygtede, rejste mod vest og kom via Samarkand til Meschel i Persien i september 1647.

Da han havde god forstand på artilleri, trådte han i shah Abbas II's tjeneste i hovedstaden Isfahan. Han tog sig af skytset både i den nordlige grænsefæstning i Jeri-

van og på øen Hormuz ved Persergolfen. I juli 1648 ledsagede han shahen i krigen mod den indiske stormogul. Den følgende sommer deltog han blandt andet i belejringen af Kandahar.

Dernæst fik Jürgen Andersen sin afsked bevilget og rejste fra Afghanistan i en karavane til Bagdad. Derfra kom han via Mosul og Jerusalem, hvor han besøgte den hellige grav, til Aleppo og kom med et fransk skib via Kreta og Malta til Marseille.

Byen var imidlertid under karantæne, så han kunne ikke komme i land og fortsætte nordpå mod hjemmet. I stedet tog han til Italien, besøgte Milano, Venezia og Rom, hvortil han ankom den 8. juli 1650. Allerede en måned senere var han i Sydtyskland, og den 23. november 1650 nåede han tilbage til Gottorp i Nordtyskland – efter mere end seks års næsten uafbrudte eventyrlige rejser. Her slog Jürgen Andersen sig til ro og levede som embedsmand til sin død i 1679.

### **Volquard Iversen 1655-1670'erne**

Den anden – mere kortfattede – rejseberetning i samme bog *Orientalische Reise-Beschreibung* fra 1669 er af Volquard Iversen. Han var også slesviger, idet han var født i Husum omkring 1630. Han blev udlært som bogbinder, og som sådan kom han til at arbejde i Amsterdam. Her hørte han om de gode muligheder i VOC's tjeneste og lod sig hverve af kompagniet som soldat. I april 1655 blev han så sendt afsted på skibet PRINTZ ROYAL og ankom i begyndelsen af året efter til Batavia. Hele Volquard Iversens femårs kontraktperiode forrettede han tjeneste på Molukkerne –



krydderiøerne Amboina, Ceram og Banda.

Efter endt tjeneste afsejlede han fra Batavia den 23. december 1661 med en flåde på syv skibe mod Europa; han selv var om bord på ARNHEM. Skibet var bygget på kompagniets værft i Amsterdam i 1654, havde en drægtighed på 1.000 tons og rummede ved denne lejlighed en ladning af 475.060 gyldens værdi.<sup>36</sup> Men i februar 1662 ramtes Iversens skib af en storm i Det Indiske Ocean og sank. Cirka 80 overlevende reddede sig i en båd og kom ind til Mauritius, hvor de i flere måneder gennemlevede en sand robinsonade. De blev dog omsider samlet op af et engelsk skib til Madagaskar. Der rømmede Volquard Iversen og kom i stedet om bord på et andet engelsk skib, som sejlede til Surat i Indien. Der gik han atter i VOC's tjeneste og oplevede blandt andet Surats plyndring af rebelske indere. I maj 1667 tog han sin afsked – efter 12 år i VOC's tjeneste – og kom via Batavia og Kap det Gode Håb tilbage til Nederland. I sommeren 1668 var han helt tilbage i sin fødeby Husum, hvor man længe havde regnet ham for død.

Fordi Volquard Iversen havde mistet sin højre tommeltot i en kamp i Asien, kunne han imidlertid ikke genoptage sit erhverv som bogbinder. I stedet trådte han påny i VOC's tjeneste i 1668. Han kom påny til Batavia, hvor han levede en beskeden tilværelse til sin død.

Selv om Jürgen Andersens og Volquard Iversens beretninger lyder fantastiske – og har lydt langt mere fantastiske i datiden! – er de nogenlunde typiske for de mange danskere, nordmænd og tyskere, som gik i VOC's tjeneste i Nederlandenes gyldne syt-

190 Das vierde Buch  
 Pflügen Brandwein. Unsere Zimmerleute stunden an den vier Ecken des  
 Boths mit ihren Axten/wenndie Zeit dauchte/die Lauen abzuhaben / sie  
 warteten aber biß eine starke Welle kam/wie denn auch geschah/da hieben sie  
 mit behendigkeit die Lauen loß/und die Wölcker schoben nach/ daß die auß-  
 gehende Welle das Both mit sich auß dem Schiff nehmen konte/ aber das  
 Both kam erst hart auß die Canonen/so wir außwerffen wolten/ zu sehen/  
 daß wir uns befürchteten/es möchte unten der Kiel entwey gestossen seyn/daß  
 wir also uns des Bothes/darauff nehest Gott unsere einige Hoffnung stund/  
 auch nicht gebrauchten fönten/ Gott aber half/ daß es ganz geblieben: und  
 da noch eine Welle kam/ hub sie das Both aus dem Schiffe in die See/ als  
 wenns mit Händen abgesetzt wäre / domahls hatte sich der Sturm zimlich  
 wieder gelegt. Da nun das Both außgesetzt/ sprungen ihrer viel mit behen-  
 digkeit hinein/ und stieffen vom Schiffe/ viel aber sprungen in die See und  
 schwammen ans Both/daß unser 105. Personen hinein kamen/worvon das  
 Both ganz erfüllet / andere unsere Mitbrüder die nach schwimmen/ Lunten  
 nicht eingenommen werden/ musien ergründen.



das Schiff  
 gehen unter  
 mit vielen  
 Viehe  
 Wir waren kaum einen Pistolen Schuß vom Schiffe abgetrudet / da  
 sank das herrliche Schiff mit fölllichen Wahren unter/daß nichts mehr das  
 von zu sehen war. Es war lämmelich anzusehen/daß die Menschen/so noch  
 auff dem Schiffe geblieben / das Viehe / Schweine/ grosse Hühner/ Enten/  
 Affen sich auff dem Wasser außbreitet/einer hier der ander dort hin schwumme/  
 und doch unter gehen musien. Diß geschah mit der Sonnen Untergang. Bald  
 darauff

I 1662 sank ARNHEM i Det indiske Ocean. Efter med stort besvær at have fået sat båden i den hårde sø reddede 105 personer sig op i den. Men resten af besætningen og alle de levende dyr måtte overlades til druknedøden. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669).

In 1662 the ARNHEM sank in the Indian Ocean. After launching the lifeboat with great difficulty in the rough sea 105 people managed to save themselves in it. The rest of the crew and all the livestock met their death by drowning. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669)

tende århundrede. Begge rejsebeskrivelser må tillægges stor kildeværdi, fordi vi ved, at de bygger på skitser og optegnelser, som blev ført undervejs i Asien. Og fordi den samtidige udgiver, den lærde Adam Olca-rius, har underkastet både forfatterne og beretningerne en forbløffende moderne kildekritisk analyse inden publiceringen i 1669.

Blandt de mange interessante oplysninger, som kan findes i beretningerne, er forfatterens begrundelse for at træde i VOC's tjeneste. For det første var der tale om unge mænds almindelige eventyrlyst og interesse for at opleve fjerne egne. For det andet regnede de med muligheden for at kunne gøre en god og indbringende karriere i kompagniets tjeneste (som der var adskillige eksempler på). Og en tredje grund var, at kompagniet (til forskel fra mange andre af datidens foretagender, regeringer og så videre) var en sikker udbetaler af rettidig hyre. For eksempel tjente Volquard Iversen sin løn i Sydøstasien og Indien, og VOC udbetalte punktligt deraf hans fader hjemme i Husum 30 gylde om året.

Både Jürgen Andersen og Volquard Iversen endte dog med at være glade for blot at overleve strabadserne i kompagniets tjeneste. For eksempel Jürgen Andersen sejlede fra Nederland på et skib med 400 mand om bord; deraf døde 26 allerede i ildkamp mod kapere i Biskayen, yderligere 150 døde undervejs til Batavia; og af de 160, som altså ankom i live til Batavia, døde over halvdelen i løbet af de første to måneder på Java. Senere ved forliset på Kinas kyst overlevede kun 5 af de 60 soldater om bord. Og ved det sidste forlis i Indiske Oce-

an kom 105 mand i en båd, men 13 blev kastet overbord derfra for at lette båden, og af de resterende døde 5 af tørst. Den samlede overlevelsesprocent var således kun cirka 30%, (heri endda ikke medregnet de dødsfald af alle mulige andre årsager i løbet af de seks år, Jürgen Andersen var i Asien).<sup>37</sup>

Hans asiatiske rejseberetning fra 1669 er ganske tidstypisk ved at beskæftige sig med byers og landes beliggenhed, flora og fauna, (især var han fascineret af elefanter, som han skrev en masse om), desuden om de forskellige asiatiske folkeslag, deres religioner, sæder og skikke, sygdomme, handel, teknologi og så videre.

At også datiden anså Jürgen Andersens rejseberetning for værdifuld, ses af det faktum, at allerede året efter den første tyske udgave blev der i Amsterdam trykt en nederlandsk oversættelse. Denne udgave var i kvartformat og forsynet med kobberstik.<sup>38</sup>

### **Frederik Andersen Bolling 1669-1673**

En tredje af den danske konges undersåtter, som har været i VOC's tjeneste, og som har skrevet en informativ ostindisk rejseberetning, er Frederik Andersen Bolling.

Han var født cirka 1645 i Norge og studerede teologi ved Københavns Universitet i 1660'erne. Da han ikke kunne opnå noget præstekald, blev han huslærer i den danske hovedstad, indtil han rejste udenlands og lod sig hverve som *adelsborst* hos VOC i 1669 i Amsterdam.<sup>39</sup> I Ostindien gjorde han først tjeneste som pikener, senere som rordrager i Batavia. Der blev han også antaget til at lære en nederlandsk

præst at læse hebraisk. Bollings boglige evner betød, at han efterhånden blev bogholder og som sådan med sin principal foretog en halv år lang rejse i 1672 til Canton i Kina og retur til Java. Ved præstens mellemkomst fik Bolling sin afsked fra kompagniet allerede efter tre års tjeneste og tilladelse til at rejse hjem.

På hjemrejsen blev hans skib i 1673 opbragt ved Sankt Helena af englænderne. Alle om bord blev holdt i fangenskab i fire måneder, indtil de blev sat i land på Irlands vestkyst og selv måtte klare sig videre. Til fods vandrede han gennem Irland og England og nåede omsider Amsterdam for at få udbetalt sit velfortjente tilgodehavende hos VOC. Det fik han bare ikke, kun den chokerende besked, at når et kompagniskib var gået tabt på hjemrejsen fra Asien, var de om bordværendes tilgodehavender også tabt!

Da Frederik Bolling derpå endelig kom til København i 1674, ernærede han sig påny som sproglærer og udgav i 1678 den allerførste engelsklærebog på dansk.<sup>40</sup> Samme år blev han sognepræst i Norge, hvor han døde i beskedne kår i 1685.

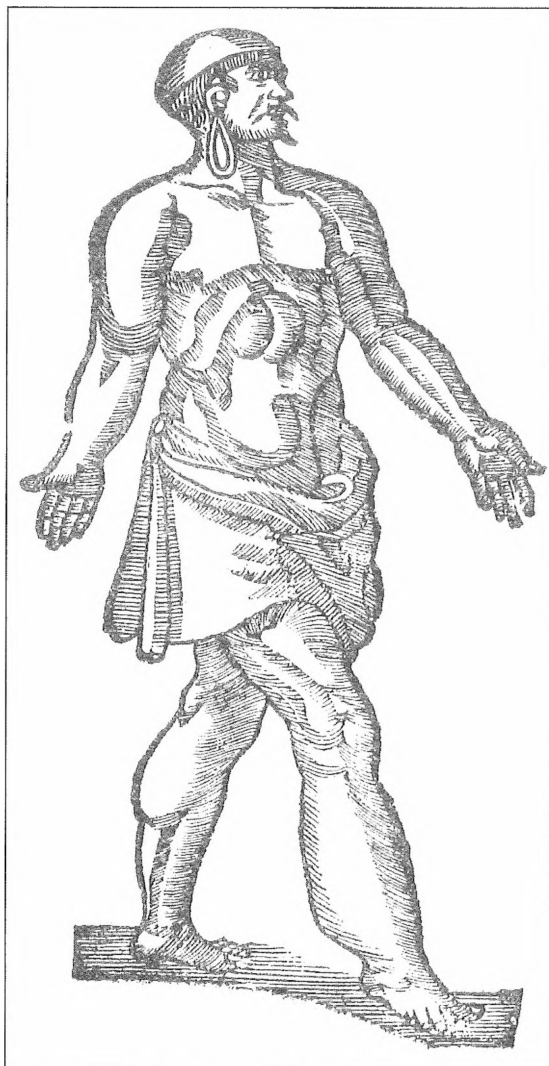
I 1678 udkom også Frederik Andersen Bollings *Oost-Indiske Reise-bog, hvorudi befat- tis hans Reise til Oost-Indien saa vel og Eendel Platsers Beskrivelse med en Andtall Hedningers Cæromonier; baade i deris Guds-Tieneste saa oc i deris Ecteskabs Begyndelse end og Negotierne med de regierendis itzige Hollandske Hverers Andkomst, Gage, Promotion og Politie udi Oost-Indien, diszligeste Hans Reise til Fæderne-Landen igien*, København 1678.<sup>41</sup> På dens 96 sider gives blandt andet en glimrende detaljeret skildring af dagliglivet på den

lange sørejse. Bolling sejlede om bord på det næsten nye fartøj STICHT VAN UTRECHT, som var på 990 tons og førte 60 kanoner. Om bord var 339 danskere, englændere, franskmænd, nordmænd, italienere, polakker, højtysskere, svenskere og nederlændere. De mange forskellige nationaliteter indebar, at der opstod kommunikationsproblemer; helt galt var det således med polakkerne, som simpelthen ikke kunne tale med nogen andre om bord. Måske har de 14 kvinder på skibet afstedkommet problemer af en helt anden art.

STICHT VAN UTRECHT afsejlede fra Texel i december 1669 og ankom – efter det sædvanlige par ugers ophold ved Kap det Gode Håb – til Batavia i juni 1670 efter 6 måneders rejse. Undervejs havde man haft 10 dødsfald om bord.

Frederik Bollings ostindiske rejsebog indeholder en værdifuld indgående beskrivelse af det nederlandske hovedkvarter i Batavia samt af mange andre nederlandske faktorerier i Asien, særlig med henblik på den handel, som man foretog på de forskellige pladser. Bollings sproglige interesser afspejler sig i den latin-dansk-malajiske ordbog, som indgår i hans bog.

Foruden de to nævnte bøger udgav Bolling i 1678 også et lille skrift med den lange titel *Korte og Nyttig Underviissning om Passæt-Vinden baade fra Fæderne-Landen til Java og fra Java til Fæderne-Landen, foruden om den Vind Mousson udi Oost-Indien, det er De igiennemtrængende Vinde, saa vel som om Den Naael Parallellen liggende under Compassens Rose*. Hæftets 34 tospaltede sider er dediceret til direktørerne for det danske ostindiske kompagni. Det videregiver de yderst



De eneste to illustrationer i Frederik Bollings ostindiske rejsebog viser indere, som med deres opsvulmede ben er plaget af elefantsyge. Bolling er vist nok den første, som overhovedet har beskrevet denne sygdom. (Frederik Bolling, *Oost-Indiske reise-bog*, 1678).



*The only two illustrations in Frederik Bolling's East India travel book portray Indians with swollen legs who are suffering from elephantiasis. Bolling was probably the first person ever to describe this illness. (Frederik Bolling, *Oost-Indiske Reise-bog*, 1678)*

værdifulde erfaringer, som nederlænderne – og Bolling – sad inde med vedrørende sejlads mellem Europa og Asien. Det hele er opdelt i fem såkaldte instrukser. Den første beskriver de fremherskende vinde mellem Danmark og Java måned for måned. Den anden beskriver, hvordan man skal sejle fra Danmark i maj måned og krydse ækvator i Atlanten ad det såkaldte vognspor. Den tredje instruerer om, hvordan man i stedet skal forholde sig ved afsejling fra Danmark i høstens tid. Den fjerde handler om de skiftende monsunvinde i forskellige asiatiske farvande. Og den femte instruerer om kompassets misvisning og om kompasnåles rette stryging. Alle disse oplysninger var af største vigtighed for det danske ostindiske kompagni, som efter et have ligget i dvale i årtier netop i 1670'erne påny var begyndt at sende skibe til Asien.

### **Afslutning**

I første del af artiklen er gjort opmærksom på, at en væsentlig del af VOC's søfolk og soldater i det syttende århundrede var den danske konges undersåtter. I anden del af artiklen er givet nogle konkrete eksempler på sådanne personer, som har skrevet om deres oplevelser i VOC's tjeneste.

Vi har altså beskæftiget os med danskeres trods alt beskedne indflydelse på VOC og Nederlandene. Men der gik så sandelig

en påvirkning den modsatte vej, som var langt mere betydningsfuld for modtagerlandet Danmark-Norge, placeret som det var i den europæiske periferi. Denne enorme nederlandske påvirkning vedrørte snart sagt alle sider af samfundslivet. Det er ikke stedet at komme ind på her, men som eksempler alene vedrørende oversøisk handel og søfart kan nævnes: Det danske ostindiske kompagni oktroy fra 1616 er næsten ordret skrevet af efter VOC's oktroy fra 1602; nederlandske eksperter i asiatisk handel og navigation blev kaldt til København for at hjælpe danskerne i gang; en hel del af kapitalen i de danske oversøiske handelskompagnier kom fra Nederlandene; de tre første guvernører i det danske faktori Trankebar på Coromandelkysten var nederlændere; en masse maritime låneord er kommet fra nederlandsk til dansk; de mest benyttede navigationslærebøger i Danmark-Norge var nederlandske; indtil midten af det syttende århundrede var der i Helsingør et nederlandsk stort kvarter, som gav sundtoldbyen kælenavnet Lille Amsterdam; og så videre og så videre.

Alt i alt må man sige, at forbindelserne og de gensidige påvirkninger mellem kraftfeltet Nederlandene og periferistaten Danmark-Norge i det syttende århundrede var mange og stærke, ikke mindst hvad angår asiatisk handel og søfart.

# Noter

- <sup>1</sup> Artiklen er en omarbejdet version af et foredrag, holdt på konferencen »VOC 1602-2002. Noord-Zuid in Oost-Indisch Perspectief« i Vlis-singen den 22. juni 2002. – Jeg vil gerne takke Dr. Joost Schokkenbroek, Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, for værdifulde kommentarer til en tidligere version af teksten.
- <sup>2</sup> Alene VOC's arkiv fylder 14.911 pakker og bind; se arkivregistraturen M. A. P. Meilink-Roelofs et al., eds., *De archieven van de Verenigde Ostindische Compagnie 1602-1795*, Haag 1992.
- <sup>3</sup> Simon Hart, *Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw. Een historisch-demografisch onderzoek*, in Mededelingen Nederlandse Vereniging voor Zee-geschiedenis, vol. 17, 1968, pp. 5-20, 60, (genoptrykt i S. Hart, *Geschrift en Getal*, Dordrecht 1976, pp. 193-208).
- <sup>4</sup> P. C. van Royen, *Foreigners aboard the Dutch merchant marine around 1700*, in W. G. Heeres et al., eds., *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850*, Hilversum 1988, pp. 395-397.
- <sup>5</sup> Arne Sundbo, *Af Varde og Hjertings Historie*, i Fra Ribe Amt, vol. 5, 1919-1922, pp. 72-74.
- <sup>6</sup> Se fx J. R. Bruijn et al., *Dutch-Asiatic Shipping in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Centuries*, vol. 1, Haag 1987, pp. 152-157; Jaap R. Bruijn & Els van Eyck van Heslinga, *Seamen's Employment in the Netherlands (c.1600-c.1800)*, i *The Mariner's Mirror*, vol. 70, 1984, pp. 7-20; C. R. Boxer, *The Dutch East-Indiamen: Their Sailors, their Navigators, and Life on Board, 1602-1795*, i *The Mariner's Mirror*, vol. 49, 1963, pp. 81-104.
- <sup>7</sup> Af den omfattende litteratur om tyske nævnes her blot et nyere bidrag, nemlig Cord Eberspächer, *Abenteurer oder Gastarbeiter. Deutsche Bedienstete in den niederländischen Überseekompanien im 17. und 18. Jahrhundert*, i Dick E. H. de Boer et al., eds., *In guete freuntlichen nachbarlichen verwantnus und hantierung. Wanderung von Personen, Verbreitung von Ideen, Austausch von Waren in den niederländischen und nord-deutschen Küstenregionen vom 13. bis 18. Jahrhundert*, Oldenburg 2001, pp. 425-440.
- <sup>8</sup> J. R. Bruijn & J. Lucassen, eds., *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu*, Groningen 1980, pp. 21-24, 130-131.
- <sup>9</sup> Carl Stenstrup, *Scandinavians in Asian Waters in the 17<sup>th</sup> Century: On the Sources for the History of the Participation of Scandinavians in Early Dutch Ventures into Asia*, i *Acta Orientalia*, vol. 43, 1982, pp. 69-83.
- <sup>10</sup> Venligst meddelt i brev den 1. juli 2002 af Stefan Deconinck, Universitetet i Gent, Belgien.
- <sup>11</sup> J. R. Bruijn, *Zeevarenden*, i *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, vol. 3, 1977, p. 151.
- <sup>12</sup> J. R. Bruijn, *De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief*, i *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, vol. 91, 1976, pp. 244-245.
- <sup>13</sup> J. R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1731-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden*, Amsterdam 1970, pp. 144-145.
- <sup>14</sup> C. F. von der Recke, *Niels Juells Conduiteliste over Marinens Officeerspersonale Anno 1690*, i *Tidskrift for Søværnen*, 1861, pp. 168-193 og 241-272.
- <sup>15</sup> Gerhard L. Grove, ed., *Til Orlogs under de Ruyter. Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen. En dansk Sømand i hollandsk Tjeneste fra 1665 til 1667*, København 1909.
- <sup>16</sup> Når databasen over alle VOC's 700.000 sømænd og soldater bliver færdig, vil man kunne foretage præcise analyser. Se <http://voc.mindbus.nl> og [www.nationaalarchief.nl](http://www.nationaalarchief.nl).
- <sup>17</sup> Henvisninger til forordninger med videre findes i Degn & Gøbel, op. cit., side 153-158.
- <sup>18</sup> V. A. Secher, ed., *Corpus constitutionum danica*, vol. 3, København 1891-1894, p. 673; Danske Kancelli, B 244d Sager ang. Ostindisk Kompagni 1617-1648, V Skibsudrustning, 6 Skibet SANKT ANNA 1634-1638, a udredningsregnskab 1634-1635, pp. 34a-35a.
- <sup>19</sup> Louis Bobé, *Personlige Forbindelser*, i Knud Fabri-

- cus et al., eds., *Holland-Danmark. Forbindelserne mellem de to Lande gennem Tiderne*, vol. 2, København 1945, p. 441.
- <sup>20</sup> van Royen, *op. cit.*, pp. 394-400.
- <sup>21</sup> Steenstrup, *op. cit.*, pp. 80-82.
- <sup>22</sup> Hart, *op. cit.*, 1970, pp. 170-171.
- <sup>23</sup> Vello Helk, *Dansk-norske studierejser fra reformationen til enevælden 1536-1660*, Odense 1987; Vello Helk, *Dansk-norske studierejser 1661-1813*, 2 vols., Odense 1991.
- <sup>24</sup> Bobé, *op. cit.*, 440.
- <sup>25</sup> Sølvi Sogner, *Ung i Europa. Norsk ungdom over Nordsjøen til Nederland i tidlig nytid*, Oslo 1994, især pp. 81-106; Sølvi Sogner, *Young in Europe around 1700. Norwegian sailors and servant-girls seeking employment in Amsterdam*, i Jean-Pierre Bardet et al., eds., *Mesurer et comprendre. Mélanges offerts à Jacques Dupâquier*, Paris 1993, pp. 515-532.
- <sup>26</sup> J. R. Bruijn & E. S. van Eyck van Heslinga, eds., *Muiterij. Opvoer en berechting op schepen van de VOC*, Haarlem 1980, pp. 148-163 og 35-39.
- <sup>27</sup> J. E. Heeres, *Germans and Dutchmen on the Sea Routes to the East Indies before 1592/5. Adriaen Meninck and the Duke of Lauenburg, 1592*, i M. A. P. Meilink-Roelofs et al., eds., *Dutch Authors on Asian History. A Selection of Dutch Historiography on the Verenigde Oostindische Compagnie*, Dordrecht 1988, pp. 276-292; Henry Bruun, *Erik Lange*, i *Dansk Biografisk Leksikon*, vol. 8, København 1981, pp. 479-480.
- <sup>28</sup> Ole Feldbæk & Ole Justesen, *Kolonierne i Asien og Afrika*, København 1980, p. 48.
- <sup>29</sup> F. Lequin, *Het personeel van de Vernigde Oost-Indische Compagnie in Azie in de achttiende eeuw*, vol. 2, Leiden 1982, p. 505.
- <sup>30</sup> Bobé, *op. cit.*, pp. 443-444.
- <sup>31</sup> Jens Mortensen Sveigaards *Ostindiske Reisis Beskrivelse ... (1665-1684)*, Ny Kgl. Samling, 134, folio; med *Appendix*, Ny Kgl. Samling, 135, folio.
- <sup>32</sup> I den følgende opregning er de mange beløbsangivelser udeladt.
- <sup>33</sup> Bruijn et al., *op. cit.*, vol. 2, 1979, rejse nr. 1168.
- <sup>34</sup> Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibungen in der Bearbeitung von Adam Olearius, Schleswig 1669*, ed. Dieter Lohmeier, Tübingen 1980; cf. John Landwehr, *VOC, A Bibliography of Publications Relating to the Dutch East India Company 1602-1800*, Utrecht 1991, items nos. 311-312; cf. Peter Kirsch, *Deutsche Reiseberichte des 17. Jahrhunderts als Quelle für die niederländische Ostindiensfahrt*, i *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, vol. 13, 1990, pp. 57-82.
- <sup>35</sup> Dieter Lohmeier, Jürgen Andersen, in *Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck*, vol. 10, Neumünster 1994, pp. 17-18.
- <sup>36</sup> Bruijn et al., eds., *op. cit.*, vol. 3, 1979, rejse nr. 5491.
- <sup>37</sup> Tilsvarende tal: F. Lequin, *A New Approach to the History of the Dutch Expansion in Asia. The Personnel of the Dutch East India Company in the XVIII<sup>th</sup> Century*, i *Journal of European Economic History*, vol. 8, 1979, p. 435.
- <sup>38</sup> *Beschryving der Reizen van Georg Andriesz, deur Oostindien en d'Eilanden, deur Sina, Tartarijen etc. Door Adam Olearius in de Hoogduitsche Tall uitgeg., en van J. H. Glazemaker vertaalt.* Jfr. Chr. Bruun, *Bibliotheca Danica*, vol. 2, København 1877/1961, p. 413.
- <sup>39</sup> H. Ehrencron-Müller, *Forfatterlexikon ... indtil 1814*, vol. 1, København 1924, p. 481; Odin Wolff, *Nordmanden Frederik Bollings Reise til Ostindien i Aarene 1669-1673*, i *Journal for Politik, Natur- og Menneskekundskab*, vol. 3, 1817, pp. 97-127.
- <sup>40</sup> Inge Kabell & Hanne Lauridsen, eds., *Frederic Bolling's Engelske Dictionarium. A Facsimile with Comments and Notes*, København 1989.
- <sup>41</sup> Også udgivet som Frederik Andersen Bolling, *Oost-Indisch reisboek, bevattende zijne reis naar Oost Indië, zoowel als de beschrijving van eenige plaatsen, met een aantal ceremoniën der heidenen, zoowel als ook van de negotiën, met der tegenwoordige regeerende Hollandsche heeren aankomst, gage, promotie en politie in Oost Indië. Desgelijks zijne reis terug naar het vaderland, Kopenhagen 1678*, uit het Deensch vertaald door Joh. Visscher, (=Bijdragen tot de taal- land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië, vol. 68, the Hague 1913, pp. 289-381). – I Det Kongelige Biblioteks håndskriftsamling (Ny kgl. Saml., 3061, 4to) findes en oversættelse af rejsebogen til islandsk.

# Danes in the Service of the Dutch East India Company in the Seventeenth Century

## *Summary*

In the seventeenth (and eighteenth) century the Netherlands were strongly dependent on the import of foreign labour. Thus every year thousands of foreigners came to the Dutch towns to look for work, among other places in the merchant fleet. A large number of these foreigners were subjects of the Danish king, coming from Denmark, Norway, Schleswig, Holstein and, up until 1660, Skåne.

Most of the Danish seamen were employed in the ordinary Dutch cargo or fishing trade together with many other foreigners, but in the specialized and very demanding whaling industry, for example, Danes comprised a significantly larger percentage of the crew.

The almost two thousand ships of the Dutch East India Company (VOC) which sailed to Asia between 1602 and 1795 also had many Danes on board. They were there both as crew members and as passengers in the shape of soldiers and craftsmen on their way to a posting in the Dutch trading stations and forts all around Asia.

On average foreigners comprised 40% of the sailors and 60% of the soldiers on the VOC's ships from Europe to Asia. Spot checks show that by the 17th century a very large number of Danes were employed on the ships, amounting to between 20% and 30% of all the foreigners. Their real importance for shipping was, however, greater than the bare figures might lead us to believe, since the Danes were for the most part able-bodied sailors and therefore of far greater value than their Dutch and other foreign colleagues, who often had no previous experience of shipping at all.

The Danish sailors usually served as ordinary seamen, and it was the exception rather than the rule if foreigners had a more responsible position on board.

Four Danes who served in the VOC in Asia in the 17th century have left behind an account of their experiences. Jens Mortensen Sveigaard was in the company's service from 1670 to 1684 as a scribe and a bookkeeper. Jürgen Andersen was employed from 1644 to 1650 as a soldier.

Volquard Iversen was a trained bookbinder and served in the VOC from 1650 until the 1670's, on the Moluccas amongst other places. Frederik Andersen Bolling was a theologian but worked for the VOC from 1669 to 1673 amongst other things as a bookkeeper.

The four accounts give an excellent impression of the preparations in the Netherlands before departure, of the ocean voyage itself, of service in Asia, and of the foreign peoples and countries. What is more they give an impression of the reasons for entering into the VOC's service, partly love of adventure, partly the opportunity to earn quite good wages and climb higher up the social ladder, and in some cases the lack of employment at home.

Although many Danes took employment in the Netherlands in the 17th century their influence on that country was not great. On the other hand the Netherlands as a power centre exerted an enormously strong influence on peripheral Denmark in all areas, not least in regard to shipping and trade.



## Jørgen Jensen: Kompasrosen af sten

*På Færøerne, i Norge og Sverige har man de sidste år arbejdet meget med at finde og beskrive kompasrosen indhugget i klipper eller lagt i sten. Dette arbejde fremlægges for årbogens læsere. Vi begynder dog i litteraturens verden, da de to ældste kompasrosen kun kendes derfra.*

*Forfatteren er pensioneret flynavigatør, og han har tidligere bidraget til årbogen.*

Den ældste kendte beskrivelse og gengivelse af en kompasrose hugget i sten findes i værkerne fra den svenske topografiske forfatter og katolske gejstlige Olaus Magnus. Han levede i årene 1490-1557, og i 1544 blev han af paven udnævnt til at efterfølge sin bror i embedet som ærkebiskop i Uppsala. Efter Reformationen levede han dog i udlandet, hvor hans værker også blev til.

I 1539 udgav han *Carta Marina* over de nordiske lande og farvande, og i 1555 kom storværket *Historia de gentibus septentrionalibus* (*De nordiske folks historie*). Udgivelserne sammenfattede den hidtil kendte viden om området, de var illustrerede med mange træsnit, og de var skrevet i et klart og livligt sprog. Først i 1900-tallet blev de oversat fra latin til svensk og engelsk.<sup>1</sup>

I anden bog, kapitel 11A, af *De nordiske folks historie* fortæller Olaus Magnus, at sørøverne Pining og Pothorst har ladet indhugge et stort rundt kompas på Hvitserks

højeste tinde, og at dets cirkler og linjer var fyldt med bly. Formålet var, at man ved hjælp af denne kompasrose nemt kunne finde retningen til (forbisejlende skibe med) det rigeste bytte. I de to tekstbind til det ældre *Carta Marina* skriver han, at formålet var at beskytte søfolk ved Grønland og forhindre deres forlis på skærene (ovenstående er mine frie oversættelser). Det er ikke mærkeligt, at der er forskel i teksterne mellem disse udgivelser. *De nordiske folks historie* er et politisk dokument båret af en stærk nationalfølelse; mens formålet med *Carta Marinas* to ledsageskrifter er geografisk oplysning, rettet til andre geografer og til fyrstehoffer. Således brugte Gerard Mercator allerede i 1541 oplysninger fra *Carta Marina* til den store globus han lavede til den tysk-romerske kejser Karl den V's hof.<sup>2</sup>

Fjeldet Hvitserk, som Olaf Magnus på *Carta Marina* anbragte på en ikke eksisterende ø mellem Island og Grønland, er sandsynligvis et fjeld i Ammassalik området.<sup>3</sup> Olaus Magnus havde næppe selv set den kompasrose, han beskrev i både tekst og træsnit, og vi kender ikke andre beskrivelser af kompasrosen på Hvitserk, men han kan have fået kendskab til det under et ophold i Venezia, hvor han var i længere tid. Den svenske udgiver af hans værk, John



Fig. 1. Vignet fra Olaus Magnus *Denordiske folks Historie*, bog 2, kapitel 11(A) (Rom 1555).

Fig. 1. Vignette from Olaus Magnus »*De nordiske folks Historie*«, Book 2, Ch. 11 (A) (Rome 1555).

Granlund, mener, at han har ejet et kombineret solur/lommekompas.<sup>4</sup> Olaus Magnus eller træskæreren har i hvert fald kendt tilstrækkelig til kompasser til, at han har tegnet Hvitserk-rosen med 12 streger på vignetten til anden bog, kap. 11A, i *De nordiske folks historie* (se fig. 1.). På *Carta Marina* er samme rose vist med 15 streger. Det må være en tegnefejl, da en femtendeling af kompasrosen er ukendt; der burde have været 16 streger. Hvordan kompasrosen på Hvitserk virkelig har været delt, fortæller vignetterne os intet om.

I tiden mellem udgivelsen af *Carta Marina* og *De nordiske folks historie* udgav Hieronymus Gourmont et kort over Island (Paris, 1548). Gourmont viser også Hvitserk på sit kort og giver en kort beskrivelse af kompasrosens formål, der svarer til, hvad

Olaus Magnus skrev i tekstbindene til *Carta Marina*: »På tinden af det høje fjeld, som hedder Hvitserk, har to pirater Pining og Pothorst ladet lave et søfartshjælpemiddel for at beskytte sejladsen på Grønland.« (Min fri oversættelse. Originalteksten fremgår af fig. 2). Illustrationen på kortet viser en kompasrose med magnetnål. Rosen er, ligesom på *Carta Marina*, 15-delt. Markeringen af sydøst mangler.<sup>5</sup>

Olaus Magnus og Gourmont kalder, i fuld overensstemmelse med Hansestædernes historikere, Didrik Pining og Hans Pothorst for sørøvere. I Danmark blev Deres eftermæle bedre. Her optræder de som *skibsherrer* (admiraler) i danske bevæbnede skibe og som udforskere af Nordatlanten sendt ud af Christian den I. På Island, hvor Pining i 1490erne var lensmand (*hirdstjore*),

lyder eftermælet: »Pining ... en i flere Henseende nyttig mand, der raadede Bod på mange Misligheder, hvilket kan sluttes af den Dom, som kaldes *Pinings Dom*«. I det femtende århundrede var grænserne mellem sørøvere, kapere og armerede handelsfartøjer flydende, nogen egentlig orlogsflåde eksisterede ikke i Danmark.<sup>6</sup>

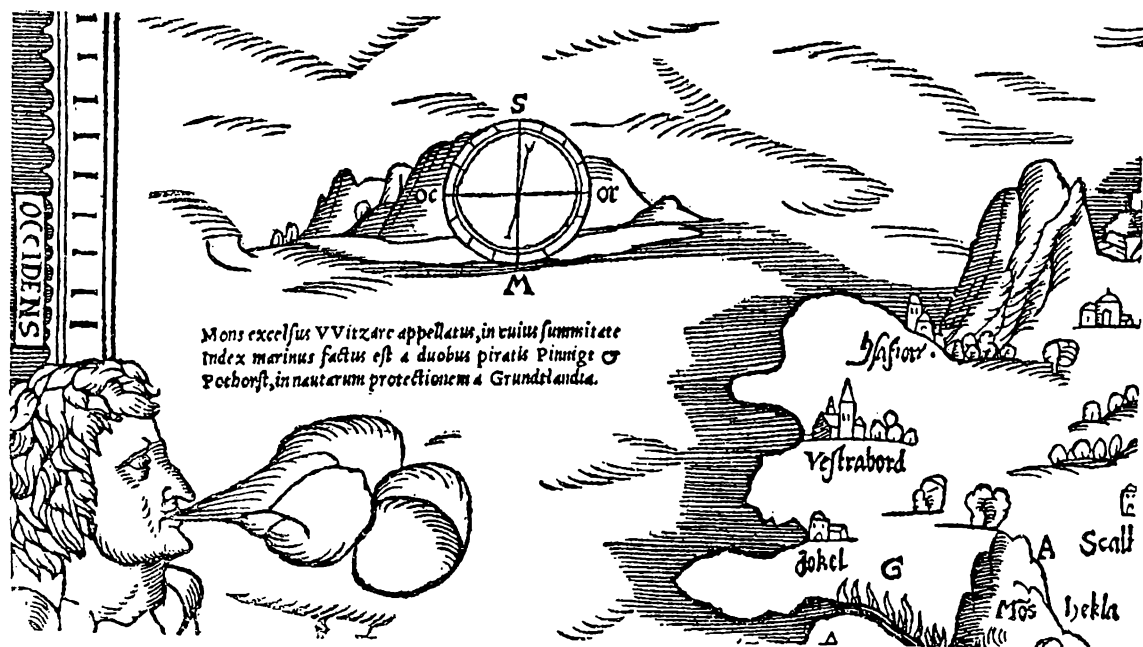
Olaus Magnus bruger flere forskellige navne på kompasser og kompasroser. I det tyske tekstbind til *Carta Marina* betegnes kompasrosen på Hvitserk *compast*, mens den latinske version har *horologio*, der betyder solur.<sup>7</sup> I *De nordiske folks historie*, der udkom seksten år senere, anvendes *compas*

også både i tekst og margin. Et solur er dog nytteløst uden en skygge giver (også kaldet *gnomon* eller *stylus*). Olaus Magnus omtaler ikke en sådan, og den er ikke vist på træsnittene. I sidste fjerdedel af 1400-tallet, da Pining og Pothorst sejlede på Nordatlanten, var det sjældent, at solure havde vandret talskive og lodret skygge giver. Solure med skygge giver pegende mod Nordstjernen, dvs. parallelt med jordaksen, var det almindelige.<sup>8</sup> Olaus Magnus' beskrivelser af kompasrosens brug udelukker også, at hans *horologio* skal forstås som solur.

Man kan vel tillade sig den konklusion, at det er kompas(rose), som Olaus Magnus

Fig. 2. Hvitserk med kompasrose. Fra Gourmonts islandskort (Paris 1548).

Fig. 2 The mountain Hvitserk with compass rose.



mener. Det bekræftes også af det følgende, hvor vi især skal se på registreringen af stadig eksisterende kompasroser.

### Norge

Ved mange norske udhavne er der indhugget kompasroser i fjeldet ved de tidligere lods- og toldstationer. Alene i de fire sydnorske distrikter Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder og Telemark har Johan Anton Wikander i 1991 beskrevet 29 sådanne kompasroser. Til en omtrentlig datering anvender han ændringerne i den magneti-

ske misvisning. De tre ældste er dateret til ca. 1450, men med en betydelig fejlmargin, da misvisningen ved Sørlandets kyst også var ca. 10 grader øst i 1200 og 1600.<sup>9</sup>

Den ældste kompasrose med en sikker datering er fra udhavnen Merdø nær Arendal (fig. 3). Lodsens Jørgen Pederssøn Merdø har indhugget kompasrosen, og ved dens side står årstallet 1654, og ved sydstrengen ses hans bomærke. Nord er mærket med den franske lilje (fleur de lis) inden for rosens yderste cirkel. Øst er markeret med et kors. Den franske lilje blev i løbet af

Fig. 3. Kompasrose fra Merdø.

Fig. 3 Compass rose from Merdø.



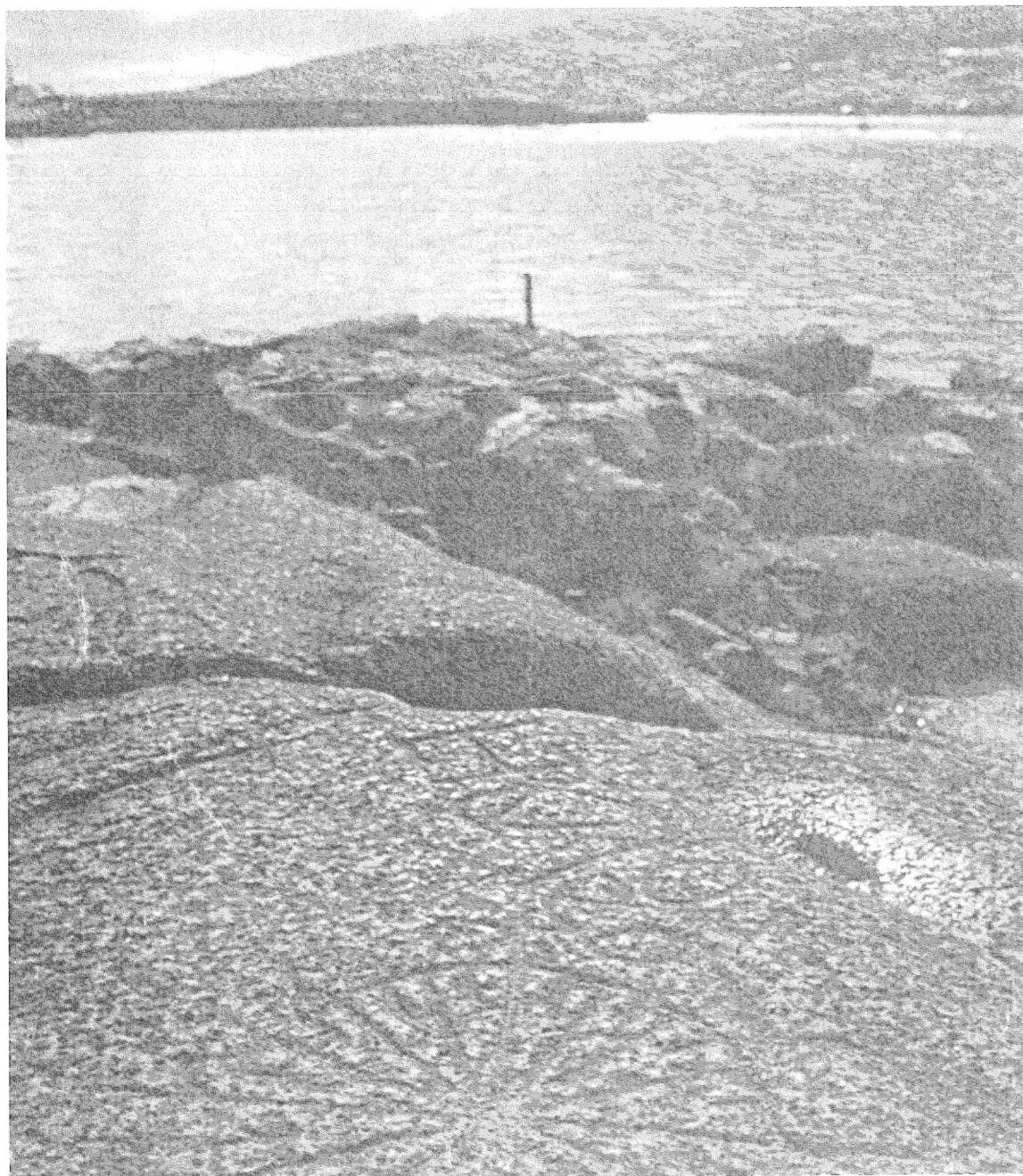


Fig. 4. Kompasrose på Tinganes, Torshavn.

det 14. årh. den almindelige markering af nord på kompasrosen. Øst blev markeret med et kors, fordi Det Hellige Land lå mod øst i Middelhavet. I Norden blev korset i en periode i det 15. og 16. århundrede undertiden sat ved sydstregen. Hvordan kompasrosen har været brugt, fremgår af en beretning fra lodsstationen Haanø uden for Grimstad: »... det hendte at losene, når de kom ut for Haanø med losbåten kom inn i tåkebanker eller i regn- eller sludbøyer slik at sikten ble dårlig. Losene måtte derfor oppe ved losutkikken merke sig kursen til den skuta som signaliserte at den ønsket los ombord. En innhugget kompasrose gjorde i så henseende samme nytte som et vanlig skibskompass.«

Det sidste vidnesbyrd om indhuggede kompasrosen i Norge kommer fra den danske adelsmand Sigvard Grubbes dagbog. Han var som øverste sekretær i Danske Kancelli blandt ledsagerne, da kong Christian den 4. i månederne april til juni i år 1599 gennemførte en sørejse til de nordligste egne i det dansk-norske rige. Den 12. maj skrev Sigvard Grubbe: »Vi sejlede om Nordkap, på hvis top et Kompas er indhugget i Fjeldet.«<sup>10</sup> Pining var en periode omkring 1491 lensmand på Vardøhus sydøst for Nordkap, og det er nærliggende at tro, at det er ham, der har ladet kompasset indhugge. Ad ukendte veje kan en mundtlig overlevering om kompasrosen have nået til Olaus Magnus, og ved udgivelsen af Carta Marina har den skiftet placering til Hvitserk.

### Færøerne

På Færøerne er der også bevaret kompas-

rosen udhugget i fjeldet. Fra Tórshavn kendes tre på Tinganes, to ved selve tingstedet og et tredje længere inde på næsset ved det tidligere pakhús, Bakkapakkhúsið, hvis fundament delvis skjuler rosen.

Sámal Petersen har blandt andet i 1972 registreret bomærker og kompasrosen på Tinganes, men både han og H.J. Debes mener, at de tre roser er solure. Som begrundelse for denne tolkning skriver Debes i 1990:

*Neyðugt var at halda skil á tíðini, tí Landslógín sigur óðarætt: »Menn skulu fastandi til tings ganga og søkja ting, tá ið sól er i eystri, og vera á tingi til nóns.«*

(Det var nødvendigt at holde styr på tiden, for Landsloven siger ordret »Mænd skulle gå fastende til ting og være på tinget fra solen står i øst indtil non.« Min oversættelse). Tingets åbning beskrives med retning »solen i øst«. Tingets slutpunkt gives med en tid »non«. Non er klokken 15. Tid og retning er nærbeslægtede begreber.<sup>11</sup>

Af flere grunde forekommer denne tolkning direkte forkert. Som man kan se på figur 4, der gengiver den bedst bevarede af kompasroserne, er der ingen udhugning i centrum til placering af en skygge giver, og rosen kan dermed ikke bruges som solur.

Dertil er rosen 32-delt, en velkendt deling af en kompasrose, men ikke af et solur. Og endelig ses den for et kompas typiske franske lilje ved nordliniens afslutning samt et kors ved sydstregen.

Ved siden af kompasrosen er der et bomærke (fig. 5), og heri indgår årstallet 1569. Heraf slutter Sámal Petersen, at kompasrosen er indhugget samme år eller tidli-

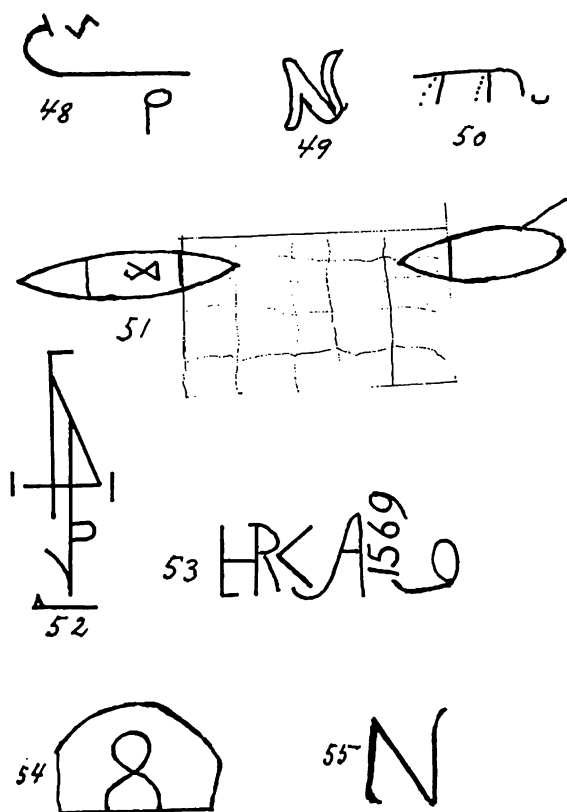


Fig. 5. Bomærker fra Tinganes, Torshavn. Nr. 53 er indhugget ved sydstrengen på fig. 6.

*Fig. 5. Marks from Tinganes, Torshavn. No. 53 is carved at the south point of the compass in fig. 6.*

gere. Den anden næsten udslettede kompasrose viser en nordretning, der adskiller sig fra den ovenfor omtalte kompasroses. Den må derfor være indhugget på et tidspunkt med anden misvisning. Uden yderligere forklaring hævder Sámal Petersen, at den er omkring 500 år ældre end den fra 1569.

## Sverige

I Roslagen er der på øen Furusund ved bebyggelsen Ålandsviken også indhugget en kompasrose. Havnen ved Ålandsviken er en udhavn, som ligger ved sejlrueten fra Stockholm til Norrland og Finland. Øen Furusund, som nu har overtaget navnet efter det sund, hvori den ligger, hed Halsø, da kompasrosen blev indhugget. Sundets nuværende navn er Furusundsstrømmen. Landet er hævet ca. 2 m. siden indhugningen, så havnen har været betydelig større den gang.

I 1954 udgav Gustaf Hallström sin beskrivelse og tolkning af kompasrosen og de omgivende våbenskjolde, som er gengivet på figur 6.<sup>12</sup>

Våbenskjoldet med den tværgående stribe (bjælke) ledsaget af minusklen *t* tilhørte ridder og rigsråd Ture Turesson (1425-1489), Kristian I's marsk i Sverige. Våbnet, der er delt i en sort og en hvid halvdel ledsaget af minusklen *n*, tilhørte den danske marsk Claus (Nicolaus) Rønnow. Det sidste skjold med de tre blade og ledsaget af minusklen *i* er lidt mindre sikkert identificeret som fru Ingegerd Persdotter Kørnings eller Kyrnings. Skriftlige kilder oplyser, at Turesson og Rønnow ledsagede Kristian I på hans rejse fra Stockholm til Åbo i juli 1463. Ingen kvindelige deltagere i rejsen nævnes. Det synes sandsynligt, at våbenskjold og minuskler er indhugget samtidigt med kompasrosen, som derfor må være blevet indhugget under flådens ophold i udhavnen på Furusund i 1463. Det er ikke usandsynligt, at man har ligget der i adskillige dage, indtil vinden tillod fortsat rejse mod øst. Kombinationen af



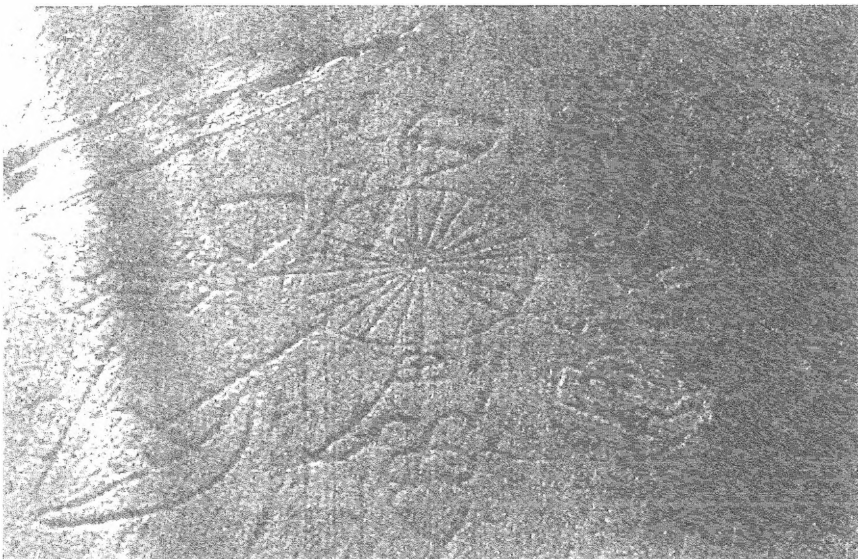
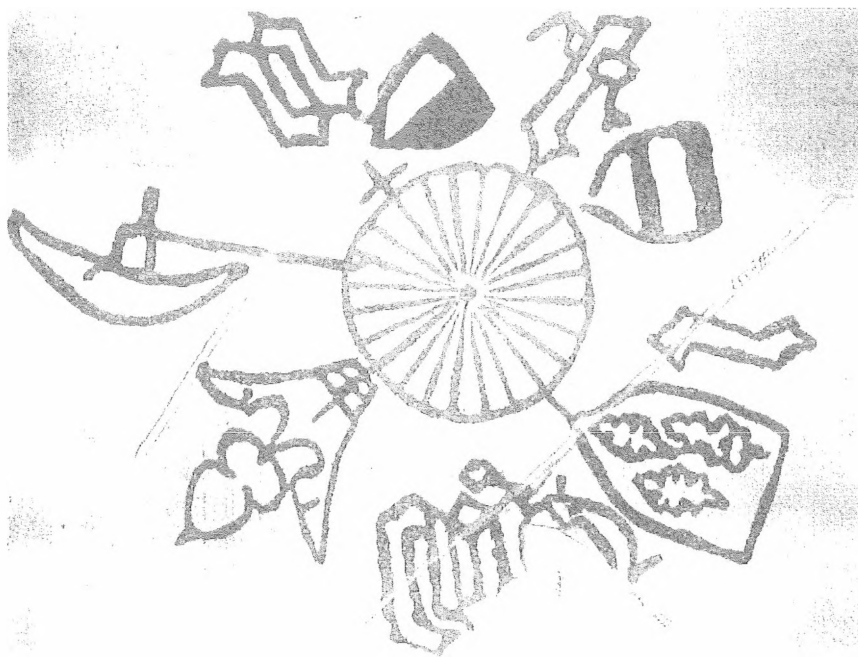


Fig. 6. Fotografi og kalke af kompasrose på Furusund. Efter Hallström.

*Fig. 6. Photograph and tracing of compass rose on Furusund. From Hallström.*



VENTORVM ACCVRATA TABVLA  
 SECVNDVM VETEREM ET NOVĀ  
 DISPOSITIONĒ AC NOMEN-CLATVRĀ.

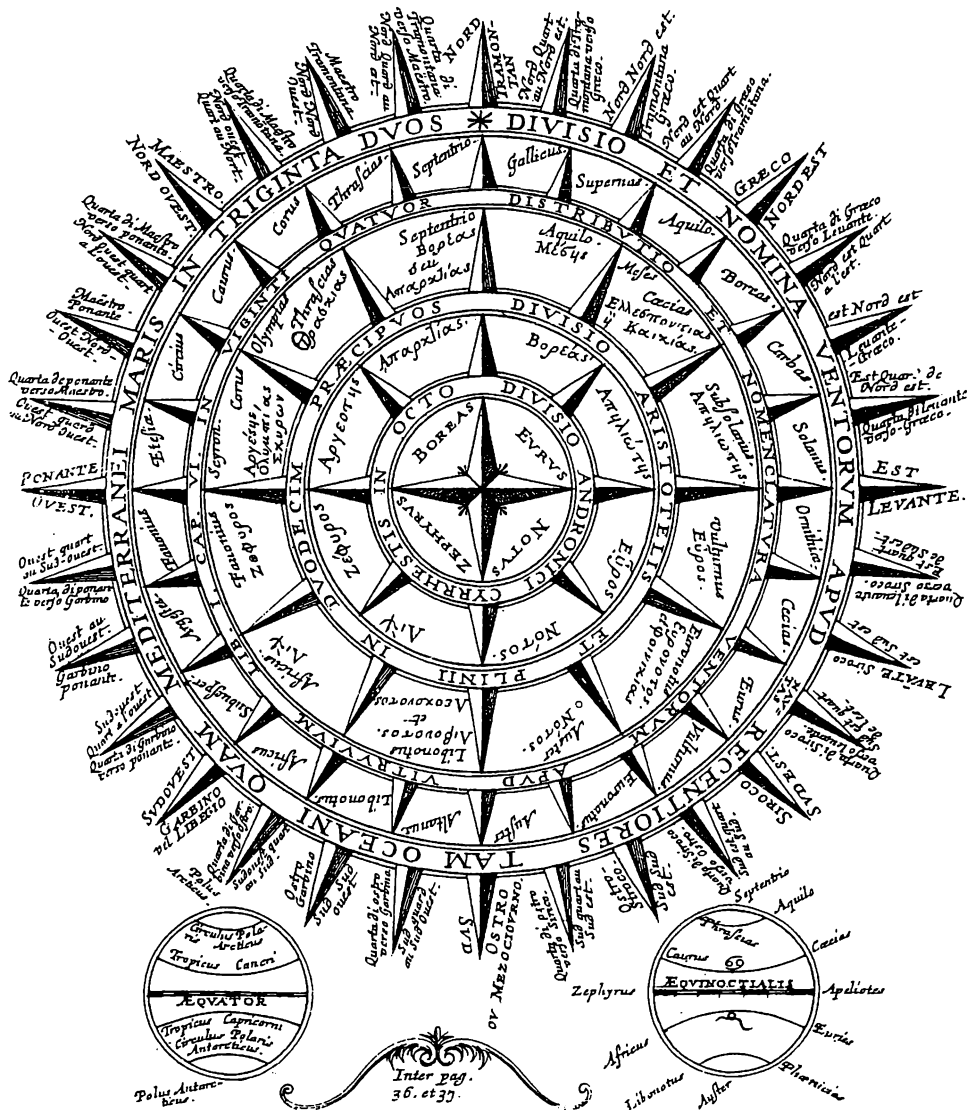


Fig. 7. Vindrosens udvikling fra antikken til kompasrosen. Efter Philipo Brietio, Parallele geographiae, Paris 1648.

Fig. 7. The development of the wind rose from antiquity to the compass rose. From Philipo Brietio, Parallele geographiae, Paris 1648.

kongekrone og den franske lilje ved nordstregen synes yderligere at bekræfte dateringen.

Kompasrosen på Furusund er meget usædvanligt delt i 24 streger, men at en sådan inddeling har været brugt bekræftes af en illustration i *Parallela geographiae* fra 1648, som viser vindrosens udvikling fra antikken til den moderne 32delte kompasrose.<sup>13</sup> Furusundrosen er orienteret mod geografisk nord, og Hallström antager, at den er lagt ud efter solen.

Fra Sveriges vestkyst er der desuden oplysninger om to kompasrosen fra 1650, der findes indhugget på Skutholmen ved Fjällbacka i Bohuslän<sup>14</sup>.

## Danmark

I Danmark samler interessen sig om klippeøen Bornholm, hvor en helleristning er blevet tolket som et kompas (fig. 8). P.V. Glob har i 1948 beskrevet helleristningerne på Madsebakke således:

»Her ses 12 skibe sejlende mod alle verdenshjørner omkring et »kompas«, et stort hjulkors, samt fem fodsålfigurer og talrige skålgruber.« Dertil kan føjes, at hjulkorset som det eneste i Danmark er 16-delt.

Dette »kompas« har øjensynlig ledt S.A. Saugmann på vildspor, så han i sin bog om vikingernes tidsregning og kursmetode fra 1981 kalder helleristningen et 16-delt retvisende kompas, uanset helleristningen er fra bronzealderen, hvor magnetismens brug som retningsviser var ukendt. Det må også kaldes hasarderet at kalde »kompasset« retvisende, i betragtning af at helleristningen ikke har markering af verdenshjørner.<sup>15</sup>

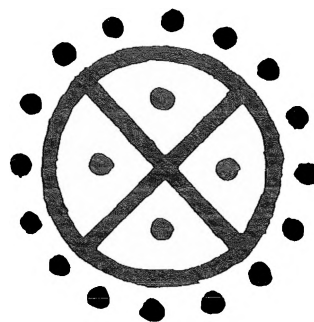


Fig. 8. Helleristning fra Madsebakke, Bornholm. Efter Saugmann, *Vikingernes tidsregning og kursmetode*.

*Fig. 8. Rock engravings from Madsebakke, Bornholm. From Saugmann, Vikingernes tidsregning og kursmetode (The Vikings' Calculation of Time and Course).*

Hjulkorset har antagelig haft en magisk funktion ved for eksempel vejrmagi – en sådan anvendelse af den 16-delte rose kendes fra Middelhavslandene – og er vel også tænkelig i de germanske områder. Men navigationshjælpemiddel har hjulkorset ikke været.<sup>16</sup>

## Kompasser udlagt i sten

Udover de ovenomtalte kompasrosen, der alle er hugget ind i sten, findes der en anden gruppe: kompasrosen som er udlagt i sten. Adskillige af disse er fundet langs begge kyster af Den botniske Bugt.

På den lille ø Snöan, der ligger yderst i skærgården 6 km uden for Västerbottens kyst ved Hörnefors, har Kjell Löfgren og Anna-Lisa Olsson i 1983 under registrering af fortidsmindesmærker fundet otte kompasrosen. To af disse er ved hjælp af misvisningen dateret til omtrent 1920; de ligger

desuden ved fiskeboder, der er opført på samme tidspunkt. En kompasrose er dateret til 1890 eller 1750 ligeledes ved hjælp af misvisningens ændring. De øvrige kompasrosen på Snöan er så beskadigede, at datering er umulig.<sup>17</sup>

På Snöan blev der også registreret otte stenlabyrinter, og to af disse læ tæt ved stenlagte kompasrosen – en kombination der kendes flere steder ved Västerbottens kyster. De kystnære labyrinter brugtes af fiskerne til ritualer, der skulle skaffe godt vejr og udbytterigt fiskeri.<sup>18</sup>

Fra Norrland fortælles, at der blev uheld ved fiskeriet, hvis man fik *smågubber* med i båden, når man skulle røgte garn. Derfor gik man ind i labyrinten, før man sejlede ud. *Smågubberne* fulgte med ind i labyrinten. Når man nåede labyrintens midte, sprang man over gangene direkte til båden. *Smågubberne* var nødt til at følge labyrintens gange ud og nåede ikke at komme med i båden. Godt fiskeheld var sikret. Det er sandsynligt, at de kompasrosen, der ligger i umiddelbar tilslutning til labyrinter, også har haft en funktion i disse magiske ritualer. Et gæt kunne være, at de skulle skaffe sikker hjemkomst.

Christer Westerdahl har i 1991 desuden foreslået, at labyrinter og kompasrosen har forbindelse med lodsvæsnet – en rimelig ide, da fiskerne havde det detaljerede kendskab til lokale farvande. Han påviser

desuden, at forekomsten af kystnære labyrinter og kompasrosen langs Den botniske Bugts kyster falder sammen med tidligere lodsstationer, især i forbindelse med ældre tiders sejlruiter. Westerdahl lufter også den ide, at labyrinter og kompasrosen i sten kan have fungeret som reklameskilte: Her fås lods.

Hovedparten af labyrinterne ved Norrlands kyst er dateret til omkring 1550 ved lichenometri og ved erosionsmålinger på de bare klippeflader.<sup>19</sup>

Fra den finske side af Den botniske Bugt har Ralf Norrman beskrevet en stenlagt kompasrose på Korsberget i Malax. Rosen er her et kors lagt på en klippeflade, og det var ved opdagelsen i 1986 dækket af mos. Nordarmen, der har en misvisning på ca. 5 grader øst, er længere end de andre, og den ender med en lang spids sten. I synden er armen bredere og flankeret af to sten. Tværs over nord-syd armen er lagt en kortere arm, hvis østlige ende afsluttes med en større sten end den vestlige ende. Der findes endnu en stenlagt kompasrose i Ydre Malax på en lokalitet, som hedder Komposberget.<sup>20</sup>

Der nævnes intet om stenlagte labyrinter sammen med de to finske kompasrosen, selv om den finske østkyst er et af de områder, hvor de stenlagte labyrinter er hyppigst.

### **Afsluttende bemærkninger**

I vores nordiske nabolande giver grundfjeldet og den mindre intensive opdyrkning naturligvis bedre muligheder for at finde bevarede kompasroser hugget eller lagt i sten.

Men selv om Danmark er tæt befolket og godt gennempløjet både af landbrug og arkæologer, må der stadig være mulighed

for at kunne finde en godt tilgroet kompasrose lagt af marksten, eventuelt med en labyrint tæt ved. En enligtliggende kompasrose er vel det sandsynligste, da en labyrint er så stort et anlæg, at den burde være fundet tidligere. Man kunne passende begynde med at gennemgå kystzonen i ældre kort og landskabsbeskrivelser.

# Noter

- <sup>1</sup> Olaus Magnus, *Carta Marina*, Venezia 1539.  
Do. *Opera brevia*, Venezia 1539.  
Do. *Ain kurze Auslegung der neuen Mappen ...*, Venezia 1539.  
Do. *Historia de gentibus septentrionalibus*, Roma 1555.  
Jeg har til denne artikel brugt den svenske oversættelse af *Historia de gentibus septentrionalibus: Olaus Magnus Historia om de nordiska Folken I – IV*. Uppsala & Stockholm, 1909, og især femte bind fra 1951 med kommentarer af John Granlund. Kirsten A. Seaver har i 2001 beskæftiget sig med kompasset på Hvitserk i: *Olaus Magnus and the Compass on Hvitserk*, vol. 54, No. 2, i *The Journal of Navigation*.
- <sup>2</sup> Crane, Nicholas, *Mercator*, London 2002, s. 121-124.
- <sup>3</sup> Granlund, John, Stockholm 1951, s. 62.
- <sup>4</sup> Samme s. 60.
- <sup>5</sup> Wikander, J. A., *Kompassroser ved uthavnene*, Agder Historielag Årsskrift nr. 67, Kristiansand 1991, s. 18.
- <sup>6</sup> Sølvér, Carl V., *Imago Mundi*, København 1951, s. 46.  
Gizurasonar, Jons, *Sofu til Sögu Islands I*, s. 690.  
Daae, L., *Didrik Pining*, (norsk) Historisk Tidsskrift, 2. rk., 3. bd., s. 242, Kristiania 1822.  
Olsen, Olaf, *Ufredens Hav*, København 2002, s. 27, 47 – 48.
- <sup>7</sup> Denne sproglige uklarhed har ledt Kirsten A. Seaver til den efter min mening fejlagtige antagelse, at det er et solur (se Seaver, s. 243).
- <sup>8</sup> Yde-Andersen, D. *Bornholmere og andre gamle Ure*, København 1953, s. 16-18.
- <sup>9</sup> Wikander, s. 43-82.
- <sup>10</sup> Oversættelsen af Sigvard Grubbes dagbog er fra H. F. Rørdam, *Danske Magazin*, 4. rk. II, s. 393.  
Daae, L. *Mere om Pining*, (norsk) Historisk Tidsskrift, 3. rk., 4. bd.
- <sup>11</sup> Petersen, Sámal, *Tingstaðurin á Tinganesi*, Fróðskaparrit, vol. 20, Tórshavn 1972, s. 76-77.  
Debes, Hans Jacob, *Førøya Søga*, Norðurlond og Føroyar I, Tórshavn 1990, s. 104-105.  
*Ordbog over det Danske Sprog*, bd. 14, København 1968, sp. 1327-1328.  
Symbolbrugen på kompasroser er beskrevet af Wikander, s. 14-16.
- <sup>12</sup> Hallström, Gustaf, *En medeltida hällbristningsdokument på Furusund*, Svenska Kryssarklubbens Årbok 1954, Stockholm 1954, s. 130-134.
- <sup>13</sup> Brietio, Philipo, *Parallela geographiae*, Paris, 1648.  
Se også Hallström, s. 143-145.
- <sup>14</sup> Wikander, s. 83.
- <sup>15</sup> Glob, P.V., *Bornholms Helleristninger i: Fra Nationalmuseets Arbejdsmark 1948*, s. 81-87.  
Saugmann, S. A., *Vikingernes tidsregning og kursmetode*, Maritim Kontakt nr. 2, København 1981, s. 59.
- <sup>16</sup> Taylor, E.G.R., *The Haven-Finding Art*, London 1971, s. 55.
- <sup>17</sup> Löfgren, Kjell og Olsson, Anna-Lisa, *Snöan – et fiskeskär från medeltid till nutid*, Västerbotten nr. 2 1983, Umeå, s. 99-100.
- <sup>18</sup> Thordrup, Jørgen, *Alle tiders labyrinter* Forlaget Dixit, 2002 s. 19-22.
- <sup>19</sup> Westerdahl, Christer, *Lotsning och labyrint*, Ångermanland Medelpad 1990-1991, Härnösand, s. 77-96.
- <sup>20</sup> Norrman, Rolf, *Kompassros på Korsberget i Malax*, *Studia Archeologica Ostrobotniensia*, Åbo 1987, s. 213-214.  
Wikander, s. 50-51.  
Thordrup, s. 63.

## Compass roses made of stone

### *Summary*

In 1539 the exiled Swedish Archbishop Olaus Magnus published his *Carta Marina* in Venice. On this map he showed a non-existent island between Greenland and Iceland, and on the island he placed the mountain Hvitserk with a compass rose on the top. At the same time as the map he published two volumes of commentaries, one in Italian and one in German. In 1555 in Rome he published *Historia de gentibus septentrionalibus*, where he also mentions Hvitserk and the compass rose. In most places he calls the compass rose *compassus*, but in the Italian volume of commentaries he calls it *horologia*, which means sundial. Several authors have accepted this interpretation, but this is rejected in the article, amongst other things because there is no shadower (*gnomen* or *stylus*). In 1599 a compass rose carved at the North Cape is mentioned, and it is possible that this is the one that by oral tradition has been transferred to Hvitserk.

In the last half of the 20th century a number of compass roses carved in cliffs or laid out with stones have been found and described. On a sec-

tor of the southern coast of Norway alone J. A. Wikander has found and described 29 compass roses at what used to be pilot lookout posts. The pilots used the compass roses to take a bearing on the ships that signalled for a pilot.

Another group of compass roses, concentrated around both coasts of the Gulf of Bothnia, are laid out with stones often in connection with a labyrinth constructed in the same way. It must be assumed that these compass roses were used for magical purposes, to bring good luck to the fishermen. Christer Westerdahl has shown that compass roses and labyrinths often lie near what used to be pilot stations along the sailing routes of the past. He thinks that they might have been used to show that pilot assistance was available here. There are no traditions that connect labyrinths with pilots, but Westerdahl has found two that connect compass roses with pilots. Unfortunately he does not record them.

Within Denmark's present borders there are no known examples of the two types of compass roses.

## Otto Christian Uldum: Kravelbygning fra Middelhavet til Østersøen

*Forfatteren er museumsinspektør på Langelands Museum, og artiklen er baseret på den indledende del af et speciale i maritim arkæologi på Københavns Universitet. Den giver en samlet fremstilling af kravelbygningens vej fra Middelhavet til Østersøen, og undervejs er der trukket nogle sammenhænge frem, som er væsentlige for forståelsen af, hvordan det gik til, at denne teknologi blev dominerende på verdensplan.*

At kravelbyggede skibe adskiller sig fra klinkbyggede ved at have bordene lagt glat kant mod kant i stedet for med et overlap, er sikkert almindeligt kendt. Mange vil også vide, at klinkbygning er en nordisk eller nordeuropæisk måde at bygge på, mens kravelbygning er indført på et senere tidspunkt. Indtil et godt stykke op i 1900-tallet blev både og småskibe bygget i klink på bådebyggerier rundt om i Danmark, og for dens sags skyld også i det øvrige Norden, mens større skibe blev bygget i kravel. Mangfoldigheden af lokale bådtypeper til fiskeri og diverse brugsformål var altså i hovedsagen båret af en klinkbygningstradition, mens større fragtskibe og orlogsskibe i århundreder har været kravelbyggede. På denne måde er der et modsætningsforhold mellem de to teknologier. Hvor klinkbygningen hænger sammen med den lokale økonomi og en »oprindelig« eller »ind-

født« tradition, står kravelbygningen derimod for større økonomiske sammenhænge, centralmagt og formel teknologi. Klinkbygningens oprindelse og udvikling er godt udforsket i hvert fald indtil middelalderens slutning<sup>1</sup>. Kravelbygningens oprindelse i Middelhavet er også velbeskrevet, mens dens lange udvikling og videre spredning til hele den vestlige verden hovedsagligt har været undersøgt i begrænsede sammenhænge<sup>2</sup>.

Ligesom der er forskel på, hvilke dele af samfundet der byggede i henholdsvis klink og kravel, er der også stor forskel på rækkefølgen i selve byggeriet. Klinkbyggede skibe bliver bygget med bordlægningen først, hvorefter spanterne lægges i. Skrogets form bestemmes altså af plankeskallen, og klinkbygning siges at være af skalkonstruktion. Kravelbyggede skibe bygges med spanterne rejst på kølen før bordene og er af skelet- eller spantkonstruktion. Skalkonstruktion er kendetegnet ved, at skibets form vokser frem, efterhånden som det bygges, hvorimod det i spantkonstruktion er nødvendigt at kende hele skrogformen, før man overhovedet går i gang. Dette skyldes, at kurven fra spant til spant skal kunne følges af en bordplanke. Der er grænser for, hvor meget træet kan bøjes – og det mest i en retning. Desuden skal

bordlægningen kunne deles op i et antal planker, som for at udnytte materialet optimalt helst skal være nogenlunde lige brede i hele deres længde, og hver bordgang – gerne sammensat af flere planker – skal helst løbe fra stævn til stævn for at undgå komplicerede »puslespil« midt i skrogfladen. Ved at bygge skibet med bordlægningen først er man altså sikker på, at det kan lade sig gøre at planke skibet op, hvorimod man ved at rejse spanterne først, i princippet kunne skabe en form, som i praksis ikke kan beklædes med planker af træ. Det vigtigste i en spantbaseret skrogkonstruktion er altså på forhånd at skabe nogle kurver, der virker. Jeg vil i denne artikel fremhæve, at spantkonstruktion er udviklet af skalkonstruktion, og at det har taget flere hundrede år at udvikle en skibsbygning, der tager udgangspunkt i en ønsket skrogform mere end i materialet.

### Middelhavet

De ældste skibsfund fra Middelhavet er bygget med plankeskallen først, men havde glat bordlægning. I stedet for at overlappe hinanden er plankerne fastgjort til hinanden i bordkanternes smalsider. Det ældste eksempel på denne metode er skibet fundet ved foden af Cheopspyramiden i Ægypten. Skibet er dateret til 2500 f. Kr. Bordene er her styret med dyvler og holdt sammen med surringer. Kyrenia-skibet fundet ved Rhodos fra 4. årh. f. Kr. var et langt mere kompliceret fartøj, manøvredygtigt og havgående og bygget efter et nøje overholdt mønster af lange symmetriske bordforløb og spanter skiftevis bestående af nogle med bundstokke, som går over

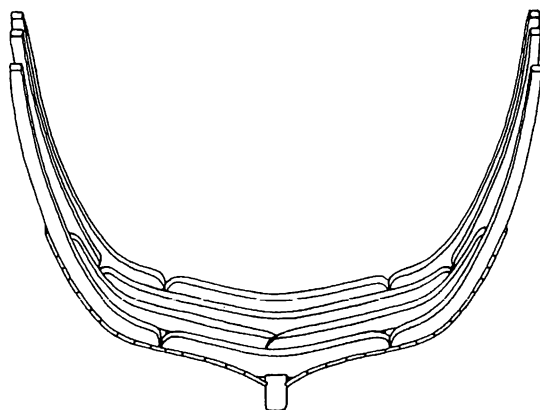


Fig. 1. Sektion af skalkonstrueret skib fra Middelhavet (Dog her Yassi Ada-vraget dateret ca. 625). Forskellen mellem halvspanter, korte og lange bundstokke ses tydeligt. Imellem dem ses en spantsektion med halvspanter. Efter Steffy 1994 s. 82.

*Fig. 1. Section of a shell-constructed ship from the Mediterranean (although here it is the Yassi Ada wreck dated about 625 A.D.). The difference between the half-ribs, and the short and the long floor timbers can be seen clearly. Between them is a rib section with half-ribs. (From Steffy 1994, p. 82)*

kølen, og nogle med halvspanter som løber på hver sin side af kølen, se figur 1<sup>3</sup>. Bord-sammenføjningerne i dette skib er af den »klassiske« antikke form med rektangulære træbrikker passet ned i udtag i bordkanterne, som derefter er låst med træpløkke. Denne teknik er kendt både fra fønikisk, græsk, etruskisk og siden romersk skibsbygning. Fra Kyrenia-skibet og omkring tusind år frem viser skibsfund, at styrken og stivheden af selve plankeskallen aftager, og spanterne bliver stærkere. Træbrikkerne som holder bordplankerne sammen bliver mindre, de fylder efterhånden ikke udtage-



ne i plankerne ud, og omkring år 600 bliver de ikke længere låst med træpløkker, ligesom de kun findes i den nederste del af skroget. På dette tidspunkt er skibets undervandsskrog stadig bygget som skal-konstruktion, men efter bunden er formet, bliver der rejst spanter, som skal bære det endnu uplankede fribord.

Det tidligste eksempel på et skib fra Middelhavet bygget helt uden kantforbundne bord, er Serce Limani-skibet fra det sydvestlige Tyrkiet. Det er dateret til ca. 1025<sup>4</sup>. Ved at analysere det rekonstruerede skrog har det kunnet lade sig gøre at give et detaljeret bud på rækkefølgen i skibets bygning. Middelspantets enkelte dele var fastgjort til hinanden i modsætning til tidligere skibsfund, og desuden kunne det påvises, at det var formgivet efter en bestemt måleenhed. Måden, de enkelte stykker spanttømmer er samlet på, viser, at spantet blev bygget og rejst før bordlægningen. Det samme gjorde sig gældende for et par spanter nærmere stævnene, således at man nu stod over for opgaven at planke en skrogform, som var givet på forhånd, men dog kun i skrogets midterste del, som kun var ganske lidt kurvet. Områderne fra de yderste spanter til stævnene blev formgivet ud fra bordlægningen, og faktisk skulle der gå mere end 600 år, før man kunne forudbestemme spanternes form i disse meget kurvede områder. Rækkefølgen i bygningen af det byzantinske skib fra Serce Limani har været en veksel mellem at rejse spanter og lægge bord, og de har været en støtte for formgivningen af hinanden.

På tiden for Serce Limani-skibet bliver hovedvægten i formgivningen af skibenes

skrog lagt på spanterne, og det byggede spant, hvor dets enkelte dele – bundstok og oplængere – er samlet indbyrdes før monteringen på kølen, er det centrale element. Årsagerne til, at man gradvist forlader skal-konstruktionen, er måske først og fremmest erkendelsen af, at det er nemmere at bygge et stift skrog ved at gøre spanterne stærkere. I Kyrenia-skibet udgjorde selve plankeskallen en temmelig stiv og stærk konstruktion på grund af de lange og stærke træbrikker. Arbejdsindsatsen med at sammenføje planker på denne måde har nok ikke voldt skibsbyggerne store problemer, men muligheden for at spare på planketykkelsen og materialekvaliteten til den stærke plankeskal har været tillokkende.

Skibsarkæologien viser, at princippet med at tage udgangspunkt i middelspantet fortsættes, men de sparsomme fund fra den senere del af middelalderen (som i Middelhavsområdet regnes fra omkring år 500 til midten af 1300-tallet) er endnu ikke tilstrækkeligt dokumenteret til, at alle detaljer i skibsbygningen kan analyseres. Men da et par lidt yngre manuskripter fra Italien stemmer fint overens med de arkæologiske oplysninger, kan det alligevel lade sig gøre at ridse udviklingen op. I Podeltaet nær Venedig på en lokalitet ved navn Contarina blev i 1898 udgravet et velbevaret vrage, som ud fra genstande fundet i skibet kan dateres til omkring 1300, se figur 2<sup>5</sup>. Med sin helt rette køl og svagt buede sider var skrogformen meget enkel. Spantmønsteret var meget regulært og bestod af bundstokke og to oplængere i hver side af helt jævnt aftagende længde fra middelspantet mod stævnene. Fra mid-

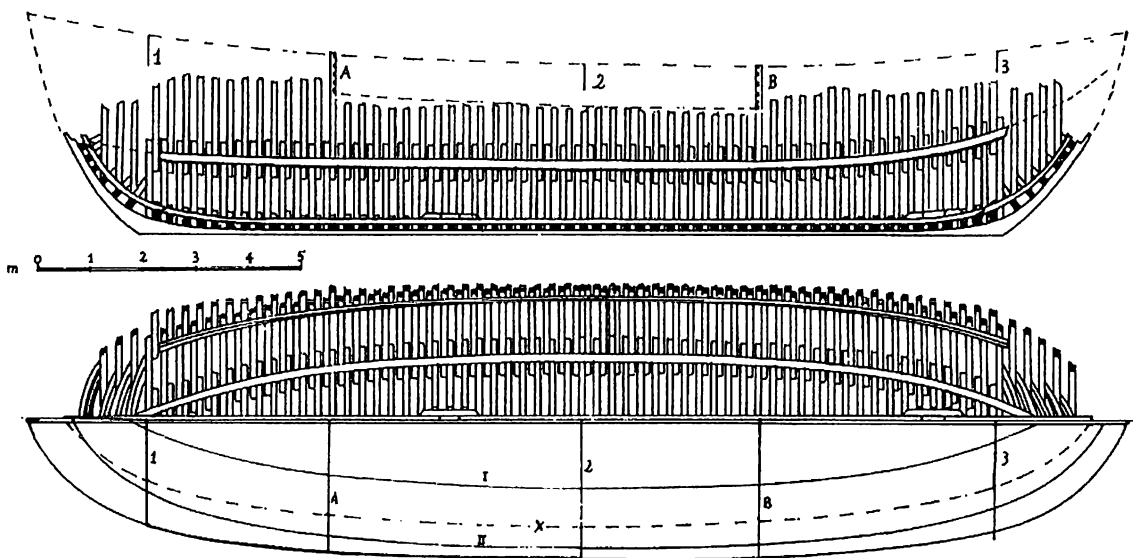


Fig. 2. Det første Contarina-skib dateret ca. 1300. Rekonstruktion i længdesnit og plan. Spanterne markeret 1 og 3 er nøglespanter - de yderste i det område, der konstrueres ved hjælp af partison - og svarer altså til den værdi der gives af bundlinien i mezza-luna, mens middelspantet 2 svarer til toppen af mezza-luna. Efter Bonino 1978 s. 14.

Fig. 2. The first Contarina ship dated around 1300. Reconstruction in longitudinal section and plane. The ribs marked 1 and 3 are key ribs - the outermost in the area that is constructed by means of partison - and thus correspond to the value given by the bottom line in mezza-luna, while the middle rib 2 corresponds to the top of the mezza-luna. From Bonino 1978, p. 14.)

delspantet frem mod stævnene fulgte overlappene mellem de enkelte spantelementer simpelthen en jævn kurve fra spant til spant, og præcis oven på disse overlap løb i hver side to langsgående vægere. Middelspantets form gik igen i alle de øvrige spanter i formindsket udgave, og skibet var nærmest symmetrisk om middelspantet. Det er derfor oplagt at opfatte skibet som bygget efter, hvad man kan kalde *partison*-princippet, som er en række konstruktions- og byggeregler, som er dokumenteret i en lille håndfuld manuskripter fra 14- og 1500-tallets Venedig<sup>6</sup>. Det ældste af disse

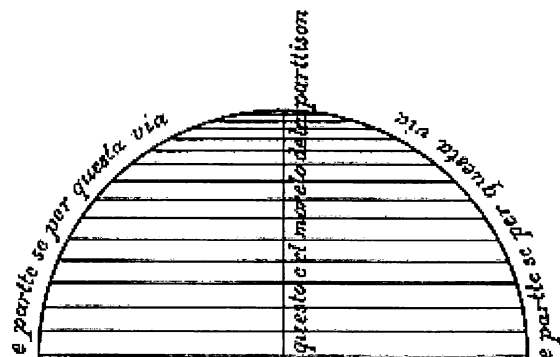
kaldet *Fabrica di galere* er anonymt, men er sandsynligvis en beskrivelse af den græske mester Bassanius arbejde i slutningen af 1300-tallet. De senere manuskripter er muligvis modelleret over dette eller et endnu tidligere nu forsvundet manuskript - i hvert fald er hovedtrækkene i *partison*-princippet videreført i dem alle.

Med udgangspunkt i middelspantets form skaber man resten af spanterne. Middelspantet bliver formet efter nogle (tomfingert)regler, men kan i princippet være en vilkårlig kurve. Man beslutter sig nu for, hvor stort det forreste og agterste

forudbestemte spant skal være, mens områderne nær stævnene stadig formes efter plankeforløbene, og der således er en rest af skalkonstruktion. Disse områder er dog så små, at der ikke levnes megen mulighed for at formgive dem ved øjemål. Selve stævnene formes ved regler, som ikke er afhængige af spanternes form. Det agterste og forreste formgivne spant kaldes tilsammen nøglespanterne. For at formidle en jævnt aftagende kurve fra middelspantet til nøglespanterne gøres der brug af en geometrisk genvej til en matematisk funktion.

Fig. 3. Mezza-luna. Halvcirklen opdeles i lige lange stykker langs omkredsen, og de korresponderende markeringer forbindes med en vandret linje. Afstanden mellem disse linjer vil da være jævnt aftagende og svare til værdien for smalning eller højning af de partison-bestemte spanter. Efter R. C. Anderson i *Mariners Mirror* 11, 1925 s. 154.

Fig. 3. Mezza-luna. The semi-circle is divided up into equally long pieces along the circumference, and the corresponding markings are joined together by a horizontal line. The distance between these lines diminishes gradually and corresponds to the value for the narrowing or increasing of the ribs determined by the partison. From R. C. Anderson in *Mariners Mirror* 11, 1925, p. 154.



Man tegner en figur – enten en halvcirkel eller en trekant – og opdeler dens sider i samme antal dele, som man ønsker spanter fra bundlinjen mod toppen, se figur 3. Parallelt med bundlinjen forbinder man nu de korresponderende opdelinger, og man har nu et sæt linjer, som har en jævnt aftagende indbyrdes afstand. Afstanden fra bundlinjen til næste linje svarer så til det stykke, spantet efter middelspantet skal gøres smallere. I praksis vælger man dog kun at forudbestemme f.eks. hvert femte spant, og de mellemliggende spanter må så bygges efter midlertidige lægter slået på disse. At formidle en jævn indsmalning er imidlertid ikke nok. I de fleste skibe må man også skabe spring, således at middelspantet er det dybestliggende, og spanterne forud og agterud ligger stadig højere. Denne højning bliver bestemt på samme måde som smalningen. Faktisk findes der i de senere manuskripter fra midten af 1500-tallet en beskrivelse af fire parametre for spantopslagning, og de styres af hver sin geometriske figur.

Selvom *partison*-princippet kendes fra militære værfter – arsenaler – og de især er forklaret i sammenhæng med beskrivelsen af bygning af galejer, findes der i manuskripterne eksempler på mange skibstyper. Mesteren Theodoro de Nicolo, der arbejdede i Venedig, indleder sin *Instructione sul modo fabricare galere* fra 1540'erne således: »I Guds og den strålende Jomfru Marias navn begynder jeg denne bog med mål af galejer, både store og lette, og af *fuste* og *bregantine* og *fregade*, og skibe af alle slags, og master og rundholter og rig og ankre«. Inde i manuskriptet kommer flere typer til

roede galleoner, store galleoner og »handelskibe«<sup>7</sup>. De bedste militære skibsbyggere fra Venedig, Genova og Napoli var altså også fuldt fortrolige med civile skibstyper, og teknologien i det civile byggeri var ikke afskåret fra eller mindre avanceret end den militære. Dog er det nok sandsynligt, at statens investeringer i de militære værfter har dannet grundlag for den teknologiske udvikling, som samtidig er kommet den øvrige skibsbygning til gode. På dette tidspunkt giver det udmærket mening at omtale italiensk skibsbygning som kravelbygning. Selve skrogformen lægges fast før bygningen af skibet og er baseret på spanternes form. Rækkefølgen i byggeriet svarer til konstruktionsmetoden, hvilket indebærer, at spanterne rejses før bordlægningsen, og både konstruktionen og bygningen kan siges at være spantbaseret.

Samtidig med, at den spantbaserede skibskonstruktion blev mere kompliceret, finder en væsentlig udvikling af rigtyper sted. I hele forhistorien og antikken var råsejlet enerådende i Middelhavet, for i middelalderen at blive afløst af latinersejlet. Det diskuteres, om råsejlet helt blev glemmt, eller om det blev genindført, mens det stadig var husket eller måske endda stadig i brug<sup>8</sup>. Det er dog overvejende sandsynligt, at den afgørende inspiration til igen at bruge råsejlet i stor stil, var råsejlsriggede skibe fra Nordeuropa, som på et tidspunkt mellem 1100 og 1300 på rejser til Middelhavet (Italien) gjorde tilstrækkeligt indtryk på den højtorganiserede skibsbygning i bystaterne. Korstogene, som var hyppigst i denne periode, har helt sikkert givet rig lejlighed til at få indsigt i forskellige

europæiske regioners teknologi. Omkring 1300 begynder kogger fra Nordeuropa at sejle ind i Middelhavet, og i Italien begynder man nu at bygge sin egen udgave af koggen. Konstruktionsmetoderne i middelhavskoggen har dog helt sikkert fulgt *partison*-princippet, og det væsentlige har været at bygge et bredt og højt skib med et enkelt råsejl. Middelhavskoggen får imidlertid på et tidspunkt i starten af eller midt i 1300-tallet tilføjet en latinerrigget mesanmast, og dette er starten på udviklingen mod det fuldriggede skib.

### Portugal

Portugal var i 1400-tallet stedet for et økonomisk boom baseret på søfart. Landbruget kunne ikke brødføde befolkningen, og man indledte derfor en koloniseringspolitik, som skulle underlægge Portugal mere jord og skaffe nye indtægter. De første skridt ad den vej blev de hidtil ubeboede øer Azorerne og Madcira, som efter at være ryddet for skov blev udlagt som kornmarker i starten af 1400-tallet. Allerede på dette tidspunkt blev det også forsøgt at få kontrol over handelen med slaver, guld og luksusvarer fra Østen og Afrika. Byen Ceuta i Nordafrika, lige syd for Gibraltar, blev derfor erobret i 1415. Portugals beliggenhed mellem Nordeuropa og Middelhavet havde i løbet af 1300-tallet gjort landet til markedsplads for udveksling af varer mellem Nord- og Sydeuropa, men i slutningen af 1400-tallet blev det desuden bindeled for hele Europas handel med Afrika og Asien. Denne position bragte enorme rigdomme til Portugal, hvilket skete på bekostning af især Venedigs gamle kontrol med varer fra

Asien via karavanevejene. Paradoksalt nok blev netop italiensk skibsbygningsteknologi midlet for Portugal til at opnå dette.

Før de nye økonomiske ideer i 1400-tallet er portugisisk skibsbygning kun sporadisk kendt. Meget taler for, at i hvert fald en del af den har været klinkbygning. Der er stadig rester af klinkbygningstradition i Galicien, og der er skriftlige kilder, som nævner den senere så berømte skibstype *caravela* som klinkbygget fiskefartøj i 1200-tallet<sup>9</sup>. Det er denne skibstype som i midten af 1400-tallet kom til at give navn til hele kravelbygningsteknologien, da den blev brugt i sejlads til Nordeuropa. Fiskeriet var organiseret i store flåder, hvor en »reder« ansatte folk med løn, i modsætning til selvejerfiskeri, hvilket taler for, at bådene kan have haft en anelig størrelse. Den mauriske eller »saracenske« indflydelse på skibsbygningen er næsten fuldstændig ukendt, på trods af at maurerne først blev trængt syd for Lissabon i 1147, og den sidste mauriske bastion, Alhambra, først blev erobret i 1492. Den muslimske – saracenske – søfart har været underprioritet i historisk og arkæologisk forskning, hvilket man nu er bevidst om, og der bliver nu arbejdet på at belyse denne del af spansk og portugisisk fortid.

Selvom den maritime arkæologi er helt ny i Portugal, er der alene inden for de seneste år dukket eksempler på storskibsbygningen fra perioden frem. Den italienske indflydelse på portugisisk og senere spansk skibsbygning er først og fremmest dokumenteret i historiske kilders oplysninger om store italienske enklaver af skibsbyggere, sømænd og kartografer i Lissabon. Fra slutningen af 1500-tallet findes et

par traktater – skriftlige afhandlinger – om skibsbygning fra både Portugal og Spanien, som klart viser en fortsættelse af *partison*-princippet. De stemmer helt overens med de arkæologiske kilder, og faktisk tyder det ældste skibsfund fra Corpo Santo i Lissabon på, at den italienske indflydelse starter tidligere end de historiske kilder antyder, idet det er dateret til 1330<sup>10</sup>. Det udgøres af resterne af en agterstævnskonstruktion, hvor agterstævnen er i ét stykke med det agterste af kølen, og kølen har en knæformet stævnoptygning ovenpå. Spanterne her er så spidse, at de er Y-formede, og har en »stilk«, hvilket har givet skibet et skarpt undervandsskrog agter, samtidig med at det har været spejlgattet. Der er desværre ingen oplysninger om spanternes opbygning, men de var fordelt med jævne mellemrum og af ensartede dimensioner, hvilket tyder på byggede spanter. Indtil videre findes intet sikkert arkæologisk eksempel på en *caravela*, men skriftlige kilder og billedkilder kan i grove træk belyse typens udvikling. Som tidligere nævnt har den rod i en klinkbygget type, og navnet er sandsynligvis af arabisk oprindelse. I sin »klassiske«, spantbyggede form i starten af 1400-tallet var den et slankt lille fartøj med et længde:bredde-forhold på mellem 3:1 og 4:1, den havde højst et dæk og kunne endda være udækket. Den havde intet forkastel, kølen var ret, selve forstævnen var høj, og hækken var rund – altså intet agterspejl. Riggens bestod af to eller tre latinersejl. Størrelsen lå mellem 20 og 35 m, med en lastekapacitet på 60-70 tons<sup>11</sup>.

En række senere, daterede skibsfund viser den række af konstruktionsmæssige detal-

jer, som i den maritime arkæologi er kommet til at karakterisere iberisk kravelbygning. Spanterne er tydeligvis byggede, idet bundstokke og oplængere er samlet med svalehaleformede sinker, som er låst med trænagler. Middelspantet har oplængere på både forkant og agterkant, mens spanterne i forskibet har oplængerne på forkanten af bundstokken, og i agterskibet på agterkanten. I visse tilfælde er bundstokkene nummererede med romertal, men kun i den midterste del af skibet, hvor bundstokkene er flade. I skarpen for og agter er bundstokkene uden numre. Dette tages som udtryk for, at disse ikke er byggede og ligesom efter metoderne i Italien er formgivet af bordlægningen. Præsten Fernando de Oliveira, som skrev to utrykte værker om skibsbygning sidst i 1500-tallet, kalder de byggede og forudbestemte spanter for *graminhadas*, mens de skarpe kaldes *delgados*. *Graminho* er også betegnelsen for de regler, spanterne formes efter, og svarer altså til *partison*, som det kendes fra Italien.

### Spanien

Spanien tog i 1500-tallet konkurrencen op med Portugal om rigdommene på den anden side af verdenshavene. Columbus var i 1492 draget til Indien, ad hvad han troede var en genvej, hvilket som bekendt resulterede i, at han ankom til Amerika. Han – som var italiener af fødsel – havde længe haft base i Portugal, og søgte først støtte til sin opdagelsesfærd hos den portugisiske konge, men fik den ikke. Efter mange år i Spanien fik han støtte til rejsen af Ferdinand og Isabella af Aragonien og Castilien, og dermed kommer de spanske

riger med i det oversøiske eventyr på et afbud. Dette resulterer i, at Portugal og Castilien i 1494 enes om at dele verden imellem sig langs en linje midt i Atlanterhavet 1770 km vest for Kap Verde. Denne traktat opkaldt efter byen Tordesillas i Castilien gav Portugal ret til alt land øst for linjen og de spanske riger alt vest for, hvilket i den nye verden »kun« gav Portugal Brasilien. Spanien iværksatte snart årlige flåder til sine nye besiddelser, og disse *carrera de las Indias* sætter gang i storskibsbyggeriet i Spanien. Den helt dominerende region i det spanske skibsbyggeri i 1500-tallet var Baskerlandet, som midt i århundredet leverede tyve skibe på over hundrede tons om året<sup>12</sup>. Kongemagten begünstigede aktivt investeringer i skibsbygning, ydede favorable lån, gav skattereduktion og plantede skov. Til gengæld var det intentionen at få bygget skibe som overholdt særlige mål, der gjorde dem egnede som krigsskibe. Disse forordninger blev ikke overholdt, hvilket en stribe fornyelser i 1607, 1613 og 1618 vidner om. Dette var dog efter den Spanske Armadas nederlag til den engelske flåde i 1588, hvilket sikkert har aktualiseret problemet.

Arkæologiske eksempler på *carrera*-skibsbygningen skal findes langt fra Spanien. På den amerikanske atlantehavskyst er der imidlertid fundet et par håndfulde vrage af spanske skibe fra *carrera de las Indias* og fra baskiske hvalfangere i Labrador. Bedst bevaret og dokumenteret er vrage fra Red Bay i Labrador. Dette vrage er sandsynligvis resterne af galleonen »San Juan«, som forliste i 1565. Den var fra byen Pasajes i Baskerlandet<sup>13</sup>. Dette er det bedst bevarede

iberiske vrug overhovedet og har dannet grundlag for meget af den senere forskning i denne skibsbygning. Skibet har været 7,76 m bredt, havde en køllængde på 14,98 m og var 23,1 m langt, hvilket antyder, at skibet har været bygget efter den baskiske tommelfingerregel *as, dos, tres*, som siger, at bredde, køllængde og overalltængde skal forholde sig til hinanden som 1:2:3. Skibet havde fjorten byggede spanter i *graminho*-området, og agterude var bundstokkene Y-formede, hvilket gav skibet den samme kombination af skarpt undervands-skrog og agterspejl, som allerede er dokumenteret i fundet fra Corpo Santo i Lissabon fra ca. 1330; dette afhænger dog af, om denne kulstof 14-datering viser sig at være rigtig.

### Nordeuropa

Vi har nu fulgt udviklingen af kraelbygningen fra Middelhavet til Atlanterhavskysten og skal nu følge vejen videre til Nordeuropa. I løbet af den sidste del af middelalderen tog samhandelen i Europa til, hvilket hang sammen med en vækst i bysamfundene. Den gensidige afhængighed af handel med varer fra fremmede producenter steg, og Middelhavsområdet kom i tættere kontakt med Nordeuropa. De første historiske efterretninger om kraelbyggede skibe fra Middelhavsområdet i Nordeuropæiske farvande er allerede fra 1360'erne, da italienske karakker dukker op her<sup>14</sup>. Også krigsførelse landene imellem kom til at sprede kendskabet til den nye skibsbygningsteknologi, som da englænderne i 1416-17 kaprede otte karakker, som Frankrig havde lejet i Genova. At disse store ski-

be har været meget forskellige fra den teknologi, englænderne selv var bekendt med, kan illustreres ved, at de ikke var i stand til at vedligeholde deres krigsbytte. I 1419 blev skibsbyggere hyret fra Venedig og Catalonien, for at der kunne holdes trit med forfaldet, men allerede i 1420 sank to af de kaprede skibe, mens de lå til ankers. I denne periode, hvor store karakker var ene om at repræsentere spantbaseret skibsbygning i Nordeuropa, skete altså ingen overførsel af spantbaseret kraelbygningsteknologi til Nordeuropa; ellers ville vi sikkert tale om karakbygning og ikke kraelbygning. Efterhånden begyndte karakkerne dog at få følge af portugisiske *caravelas* eller *carvels*, som de kom til at hedde på engelsk. Disse mindre skibe anløb havnene i den Engelske Kanal. Portugisiske skibsbyggere blev hyret til at bygge disse nye skibe i Flandern fra omkring 1440, og det er således tydeligt, at hele den spantbaserede teknologi med alt hvad den indebærer af spantopslagningsmetoder og skrogformen fastlagt før bygningen, samt givetvis også organisationen af arbejdet på byggestedet, skulle overføres på én gang for at kunne slå rod et helt nyt sted. De engelske, bretonske og flandriske skibsbyggere skulle lære en ny slags skibsbygning stort set fra grunden, og portugiserne leverede den nødvendige pakkelsesløsning. Dog ser det ud til, at England var noget senere til at optage kraelbygningen, end man var på den kontinentale side af Kanalen, idet det første sikre vidnesbyrd om en engelskbygget *carvel* er fra 1463. Det er først på dette tidspunkt, at begrebet kraelbygning får navn og bliver opfattet som en særlig måde at bygge skibe

på – hvis der kun er én slags skibsbygning, er det jo ikke nødvendigt at skelne mellem flere slags. Nordeuropa havde fra dette tidspunkt nu to parallelt eksisterende skibsbygningsteknologier: klink og kravel.

### **Holland**

I den sidste halvdel af 1500-tallet opstår der i Holland et omfattende byggeri af store skibe i glat bordlægning, men konstrueret og bygget i en slags tillempet kravelbygning. Teknologien, som findes i flere udgaver, går i hovedtrækkene ud på at starte bygningen med at lægge bordene i hele bunden af skibet og midlertidigt holde disse samlet med klamper af træ, som sømmes tværs over bordene. Når bunden er formet, lægges bundstokke i, og klamperne kan fjernes. Sømhullerne fra klamperne bliver fyldt ud med træpløkke, som i arkæologisk sammenhæng er gode indicier for skibe bygget på hollandsk klamp. Skibets opspanning kan nu fortsætte med oplængere, og disse kan nu rage delvis fri af skibsbunden, således at bordene over slaget – overgangen mellem bund og side – kan fastgøres til spanttømmeret uden brug af midlertidige klamper. De enkelte spantelementer er ikke fastgjort til hinanden, og spanterne er altså ikke byggede, men kaldes »flydende«<sup>15</sup>. Skibe bygget efter disse metoder blev en stor eksportartikel og gjorde også Hollands egen søfart meget rentabel, idet skibene var cirka en tredjedel billigere end dem bygget efter rene spantbaserede metoder.

### **England**

Skibsbygningen i England før introduktion

af spantbaseret kravelbygningsteknologi er godt kendt. Fra sen jernalder var landet ligesom Norden og Østersøområdet domineret af klinkbygning med Sutton Hoo-skibet som det kendteste arkæologiske fund. I de seneste årtier er middelalderens småskibe især fundet i London i forbindelse med store anlægsarbejder, og der tegner sig et billede af en klinkbygning, der har haft et særligt regionalt præg<sup>16</sup>. Omkring år 900 var trænegler den mest almindelige måde at klink bordene sammen på, eller man brugte en træpløk, som man slog en jernklinknagle igennem i stedet for som i den nordiske variant udelukkende at bruge jernnagler. Fund af hele af middelalderlige vrage er få, men der er udgravet en del genanvendt skibstømmer i forbindelse med byarkæologiske projekter. Dette skibstømmer viser, at klinkbygningen i England fortsatte gennem hele perioden.

Fund af meget store krigsskibe viser, at man stædigt fastholdt klinkbygningsteknologi helt op til begyndelsen af 1500-tallet, hvor store spantbaserede skibe endelig fortrængte dem. Det berømteste af de store kongelige skibe var det 1400 tons store GRACE DIEU bygget i 1418 under Henry V. Bunden af dette skib ligger endnu i floden Hamble ved Englands sydkyst. Kølen er 38 m lang, og skibet har været op mod 15 m bredt, bordlægningen har bestået af tre lag planker og overlappene mellem bordgangene af 5 lag. At klinkbygning er krævende med hensyn til forbruget af jern er tydeligt i GRACE DIEUs tilfælde; klinknaglerne alene vejede hele 17 tons. Henry V lod også det 1000 tons store JESUS bygge og dertil kom HOLIGOST på 760 tons og



TRINITY ROYAL på 540 tons. Disse skibe må have været verdens største på den tid. De genovesiske karakker, som England erobrede fra Frankrig, var samtidige med Henrys kæmpeskibe, men var kun på 400-600 tons. De kongelige skibsbyggere fortsatte med at bygge meget store klinkbyggede skibe, selv efter at kraelbygningen var etableret i det civile skibsbyggeri på engelske beddinger. SOVEREIGN på 600 tons blev bygget i 1488, og som det sidste GREAT GALLEY i 1515. Begge disse skibe blev senere i deres brugstid ombygget til glat bordlægning. Vraget af SOVEREIGN ligger endnu i Woolwich ved Themsen<sup>17</sup>.

På dette tidspunkt kunne man imidlertid bygge store skibe i spantbaseret kraelbygning, som det berømte MARY ROSE er et godt eksempel på. MARY ROSE blev bygget i Portsmouth i 1510 under Henry VIII, og sank under en uheldig manøvre i 1545 i kamp med en fransk flådestyrke ikke langt fra sit byggested mellem Portsmouth og Isle of Wight<sup>18</sup>. Med dette skib fik England »endelig« sin store karak, halvtreds år efter de første kraveller blev bygget i England. Med et samtidigt byggeri af kongelige skibe i klink aner man konturerne af to konkurrerende miljøer i skibsbygningen. Måske førte de samme personer også denne konkurrence i det civile samfund. I hvert fald ser det ud til, at det private skibsbyggeri har haft initiativet i indførelsen af ny teknologi, og at miljøet omkring det kongelige skibsbyggeri har været meget konservativt. Vraget af MARY ROSE blev lokaliseret og udgravet i 1970'erne og er nu udstillet sammen med de tilknyttede genstande i sit eget museum i Portsmouth. Arbejdet med at

analysere konstruktionsdetaljerne er endnu ikke afsluttet, hvilket sikkert hænger sammen med, at skibet blev hævet i ét stykke og siden har været længe undervejs i konservering. I forhold til det indtryk samtidige billeder af skibet giver, viser vraget et noget lavere skib med mindre kasteller. Billedkilder fra tidligt 1500-tal viser som regel skibe med meget høje kasteller, og forkastellet bliver ofte vist højere end agterkastellet. De sparsomme arkæologiske kilder antyder, at dette indtryk ikke står til troende, og at tidlige kraelbyggede krigsskibe har set mere »moderne« ud, end billederne viser.

I starten af 1500-tallet blev klinkbygning hurtigt afskrevet som upassende i kongelig sammenhæng. Kraelbygningen blev til gengæld professionaliseret, og der skete en udvikling frem mod moderne fuldt matematiske konstruktionsmetoder, som gav fuld kontrol over hele skrogformen, samtidig med mulighed for at beregne deplacementet. Dette stadie nås i sidste halvdel af 1600-tallet, da Anthony Deane færdiggør sin traktat *Doctrine of Naval Architecture* i 1670. Et par ældre manuskripter viser, at der ikke er tale om en revolution i kraelbygningen, og at der kan trækkes linjer tilbage til partison-princippet fra Italien. Det ældste er *Fragments of English Shipwrightery*, som sandsynligvis er påbegyndt af Elizabeth I's *master shipwright* Matthew Baker omkring 1570 og videreført af hans efterfølger John Wells fra omkring 1615<sup>19</sup>. Wells er formodentlig også manden bag den anonyme *Treatise on Shipbuilding* fra ca. 1625. Matthew Baker havde været på studierejse til Venedig omkring 1550 og beskriver selv sin metode til opslagning af middelspantet

som venetiansk. Den adskiller sig ikke desto mindre fra de italienske manuskripter og også fra Theodoro de Nicolos nogenlunde samtidige *Instructione...*, idet den former spantet ved hjælp af forbundne cirkelslag og ikke stikmål<sup>20</sup>. Anthony Deane fortsætter princippet med spanter formet ved hjælp af cirkelslag, som viderefører middelspantets form til de øvrige spanter ved at flytte centrene for cirkelslagene højere og længere ind, efterhånden som man nærmer sig stævnene. For at overføre målene fra konstruktionsprocessen – enten i form af tegninger eller tabeller – til byggeprocessen på beddingen har man benyttet skabeloner. I princippet har man haft en skabelon for hver slags tømmer; en for bundstokke, en for første oplænger, en for anden oplænger osv. Hver skabelon har haft en kurve og størrelse, der svarede til pågældende del af middelspantet, og dertil markeringer af alle de følgende mindre spanter. Når skabelonerne bliver lagt i forlængelse af hinanden, kan man skabe formen af alle spanterne ved at lægge de korresponderende markeringer over hinanden. På engelsk hedder skabeloner *moulds*, og udtrykket *whole moulding* bruges om skibsbygning, hvor man formgiver skroget i abstrakt form – tegning eller tabel – før det bygges, altså et synonym for spantbaseret kraelbygning. Et sæt skabeloner har altså rummet formen på et helt skib og har gjort det muligt at bygge den samme skrogform flere gange.

### Østersøen

Med kraelbygningen etableret i Vesteuropa mangler vi nu kun at følge den ind i

Østersøen. Indtil videre er den første sikre efterretning om en krael i dette område, da PIERRE fra la Rochelle i Frankrig anløber Gdansk i 1462. Selvom disse kilder fortæller, at dette skib dannede forbillede for den lokale skibsbygning, tyder meget på, at man heller ikke hér umiddelbart kunne kopiere den nye teknologi. I hvert fald kunne de polske konger i 1500-tallet ikke skaffe skibe, der kunne konkurrere med danske og svenske<sup>21</sup>. Faktisk måtte man entrere med skibsbyggere fra Venedig for at løse problemet, hvilket stemmer med antagelsen om, at det er selve spantbygningsteknologien, man har problemer med. Den kopiering af PIERRE, som kilderne taler om, kunne være begrænset til at omfatte skibets ydre kendetegn som rig og proportioner. Som vi har set, er den hollandske klampbygningsteknologi et andet og bedre kendt – og mere succesfuldt eksempel på efterligning af spantbaseret kraelbygning.

Forudsætningerne for at optage den nye skibsbygning i Østersøområdet var meget lig situationen i England. Den sene middelalders skibstyper var i Danmark og Sverige overvejende små og mellemstore klinkebyggede fartøjer, som var rigget med et enkelt råsejl. Langt den overvejende del af dansk tonnage har således sikkert været betegnet som *skuder*<sup>22</sup>. Højmiddelalderens store skib var i Vesteuropa den navnkundige kogge, men det er uvist i hvilket omfang, den har været bygget og ejet i Skandinavien. Skriftlige kilder fortæller, at koggens rolle i løbet af middelalderens sidste del gradvist blev overtaget af holken. Denne skibstype er dog endnu ikke dokumenteret

arkæologisk, selvom den skulle være udbredt i hele Nordeuropa og også er kendt fra danske kilder.

Fra 1560 indtræder et boom i søfarten på Østersøen, hvilket afspejles i Øresundstolden. Ønsket om at dominere Østersøen bliver temaet for rivaliseringen mellem Danmark og Sverige, som er de to nye modstandere i regionen. Artilleri om bord på skibe kendes fra sidst i 1300-tallet, men ikke før den Nordiske Syvårskrig 1563-70 slår kanondueller mellem skibene igennem som afgørende for skibenes konstruktion. Krigsskibet blev en måde for kongen at vise sin magt og rigdom på i en grad, som ikke havde været praktiseret siden vikingetiden. Den kongemagt, der nu blev symboliseret i skibet, var imidlertid fyrsten som – af Guds nåde – var enerådende i sit land. MARY ROSE er et eksempel på sådan et kæmpeskib, men kavelbyggede prestigeskibe var også nordiske kongers ejendom. Fra historiske kilder – både skriftlige og ikonografiske – er der ret gode oplysninger om kong Hans' skib ENGELEN, som blev færdigbygget i 1511, og endnu bedre om MARIA, som blev færdig i 1514

under Christian II<sup>23</sup>. Disse meget store skibe optræder allerede 25-30 år efter de første efterretninger om kaveler. De bliver alle bygget på direkte kongelig ordre, og i kilderne kan man næsten følge hvert eneste i perioden ca. 1500-1550. Dette var den store kavelers epoke i Østersøen, og var faktisk et fænomen, som var udbredt i hele Nordeuropa. I størrelse kan de måle sig med 1600-tallets tredækkere, men disse var langt talrigere og var ikke enestående i forhold til skibsbygningen i øvrigt, hvilket de nye kaveler i høj grad var i starten af 1500-tallet. Frem til 1570'erne, hvor de første hollandske klampbyggede skibe viser sig i skibsfundene, har den »ægte« spantbaserede kavelbygning været enerådende i Østersøen. De første hundrede år med den nye teknologi har altså udgjort en »skeletfase«. Da de hollandske klampbyggede skibe begynder at dukke op, er de store fuldriggede skibe efterhånden normen i international søfart, og klinkbygning bliver en skibsbygning for den lokale søfart og fiskeriet.

# Noter

- <sup>1</sup> Ole Crumlin-Pedersen: Skind eller træ? En studie i den nordiske plankebåds konstruktive oprindelse, *Sømand, fisker, skib og vævst*, 1970, s. 213-240. *Dansk søfarts historie* bd. 1, 1997.
- <sup>2</sup> Olof Hasslöf: *Carvel Construction Technique. Nature and origin*, Folk-liv 1957-1958, s. 49-60. Reinder Reinders & Kees Paul (ed.): *Carvel Construction Technique. Fifth International Symposium on Ship and Boat Archaeology*, 1988.
- <sup>3</sup> Steffy, J. Richard: *Wooden Shipbuilding and the Interpretation of Shipwrecks*. College Station, 1994.
- <sup>4</sup> Se note 2.
- <sup>5</sup> Marco Bonino: *Lateen-rigged medieval ships. New evidence from wrecks in the Po Delta (Italy) and notes on pictorial and other documents*. *International Journal of Nautical Archaeology* 7.1, 1978, s. 9-28.
- <sup>6</sup> Frederic Chapin Lane: *Venetian Naval Architecture About 1550*, *Mariners Mirror* 20, 1934, s. 24-49.
- <sup>7</sup> Se note 5.
- <sup>8</sup> Sergio Bellabarba: *The Square-rigged Ship of the Fabbrica di Galere Manuscript*, *Mariners Mirror* 74, 1988 s. 113-130 og 225-237.
- <sup>9</sup> Staffan Mörling: *Clinker Built Boats in the Iberian Peninsula, Crossroads in Ancient Shipbuilding* (ed. Christer Westerdahl), 1994, s. 223-228. Richard Unger: *Portuguese Shipbuilding and the Early Voyages to the Guinea Coast*, Vice-Almirante A. Teixeira Da Mota In Memoriam 1. Academia de Marinha & Instituto de Investigacao Cientifica Tropical, 1987.
- <sup>10</sup> Francisco Alves: *The remains of the Corpo Santo, a 14th century shipwreck and the remains of a shipyard at Praca do Municipio, Lisbon, Portugal*. *Arqueologia dos Navios Medievais e Modernos de Tradição Ibero-Atlântica*. Pré-Actas. (ed. Francisco J. S. Alves), 1998 s. 88-92.
- <sup>11</sup> Richard Unger: *Portuguese Shipbuilding and the Early Voyages to the Guinea Coast*, Vice-Almirante A. Teixeira Da Mota In Memoriam 1. Academia de Marinha & Instituto de Investigacao Cientifica Tropical, 1987.
- <sup>12</sup> Michael Barkham: *Sixteenth century Spanish Basque Ships and Shipbuilding: The Multipurpose nao, Post Medieval Boat and Ship Archaeology* (ed. Carl Olof Cederlund) 1985, s. 113-137.
- <sup>13</sup> Grenier et al.: *Basque Shipbuilding Technology c. 1560-1580: The Red Bay Project, Crossroads in Ancient Shipbuilding*. (ed. Christer Westerdahl) 1994, s. 137-142.
- <sup>14</sup> Ian Friel: *The Good ship*, 1995.
- <sup>15</sup> Thijs Maarleveld: *Double Dutch Solutions in Flush-Planked Shipbuilding: Continuity and adaptation at the Start of Modern History*, *Crossroads in Ancient Shipbuilding*. (ed. Christer Westerdahl) 1994, s. 153-163.
- <sup>16</sup> D. M. Goodburn: *Anglo-Saxon Boat Finds from London, Are they English?*, *Crossroads in Ancient Shipbuilding*. (ed. Christer Westerdahl) 1994, s. 97-104.
- <sup>17</sup> W. Salisbury: *The Woolwich Ship*, *Mariners Mirror* 47, 1961, s. 81-90.
- <sup>18</sup> Margaret Rule: *The Mary Rose. The Excavation and Raising of Henry VIII's Flagship*, 1982.
- <sup>19</sup> Richard Barker: *Design in the Dockyards about 1600. Carvel Construction Technique*. (ed. Reinder Reinders og Kees Paul) 1988, s. 61-70.
- <sup>20</sup> Niels Probst: *Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet. Belyst ud fra danske kilder*. *Maritim Kontakt* XVI, 1993, s. 6-42.
- <sup>21</sup> Jerzy Litwin: *The First Polish Galleon and its Construction Register from 1570-72, Carvel Construction Technique*. (ed. Reinder Reinders og Kees Paul) 1988, s. 56-60.
- <sup>22</sup> Jan Bill et al.: *Dansk Søfarts Historie* bd. 1, 1997.
- <sup>23</sup> Niels Probst: *Hovedskibet Maria 1514-25, et rekonstruktionsforsøg*, *Marinehistorisk Tidsskrift* 2, 1990, s. 3-32.

# Carvel building from the Mediterranean to the Baltic

## *Summary*

Carvel building started in the Mediterranean region as a development of the “shell-based” traditions whereby most of the hull’s strength and not least its shape was determined by the building of the plank shell of the hull. Around the year 1000 it was the skeleton – the ribs – that were the construction elements determining the shape, and they were also the part of the hull that was built first. A lot of the shaping of the ships was now done in an abstract form before the actual construction began. This distinguishes carvel building from earlier shell-based ship construction, which had smooth planking. The development of abstract ship construction – the conception of the ship’s shape before building commenced - continued in Italy with the aid of mathematics and geometry. On the Iberian Peninsula they imported Italian expertise, but developed new types of ship that were used for voyages of discovery and colonisation. The organisation of the ship’s construction became a part of the whole

carvel building technology. In Northern Europe shipbuilding in the late Middle Ages was shell-based – in the form of clinker building – and very decentralised. England stuck to its clinker building technology in the prestigious royal ship construction for a long time. Several attempts to maintain carvel built ships were made but failed. It was only when the shipyard structure was reorganised that it was possible to master skeleton-based carvel technology. In the course of the 16th century shipbuilders in Holland adjusted their existing bottom-based technology for the construction of large carvel built ships in a way that differed greatly from skeleton-based technology. The bottom-based technology derived from the building of cogs in the Middle Ages. In the Baltic region from the end of the 15th century princes imported skeleton-based carvel building technology, but from around 1570 the Dutch bottom-based technology became for a time the dominant technology in the construction of merchant ships.

## Ole Ventegodt: Østen t/r med Ø.K.

*I årene 1982 til 1992 var Ole Ventegodt museumsinspektør på Orlogsmuseet. Han har dog også en fortid som skibsfører samt 15 års tjeneste i Orlogsflåden. Her fortæller Ole Ventegodt, der har sejlet som styrmand i Ø.K., om hvordan en typisk rejse til Østen med et af Ø.K.'s stykgods-skibe kunne forløbe i begyndelsen af 1950'erne.*

Endnu i 1950'erne fulgte tilværelsen om bord i danske handelsskibe i udenrigsfart et traditionelt mønster, der havde rødder tilbage i sejlskibenes skibsorganisation, og som gennem generationer var blevet poleret til et velfungerende og af alle ombordværende stort set accepteret system. Ikke særegent dansk, for skibsfart har alle dage været et internationalt erhverv, men alligevel stemt i en dansk toneart, der var forskellig fra melodien i skibe under de andre gamle søfartsnationers flag, der naturligvis hver havde deres nationale egenart.

Der var også for den indviede en klar forskel på tonen og selvvurderingen i de forskellige større danske rederier. Det var ikke bare kontorflag, skorstensmærke og farveskemaet, der gjorde forskellen, men en mere eller mindre bevidst udviklet style, der selvfølgelig gennem årene naturligt forstærkedes ved at tiltrække gemytter, der følte sig tiltalt af netop denne form for identitet. Folk hos A.P. Møller, hvis skibe så

godt som aldrig anløb dansk havn, følte sig som de virkelige internationale udesejlere, mens folk i Ø.K.s skibe ikke var i tvivl om, at der var lidt mere prestige over tilværelsen under etatsrådets splitflag. Et statussymbol, som ingen andre danske rederier havde fået. Det højeste, de kunne svinge sig op til i den retning, var tilladelse til at føre postflag på enkelte ruter. DFDS, det gamle nationale rederi, der næsten havde monopol på indenrigsruterne, blev set som det sikre og stabile. Ingen hurtige avancementer, men rimelig sikkerhed for, at man aldrig var mere end højst 2-3 måneder hjemmefra. Og endelig Lauritzen, hvor man, 30 år før det blev et modebegreb, forstod at komme hinanden ved gennem en meget bevidst personalepolitik, der fik alle overbeviste Lauritzen-folk til at føle sig som én stor familie.

Skibet på langfart var også - i langt højere grad end man måske i dag kan forestille sig - de ombordværendes nære og hele verden. Det var ikke bare en arbejdsplads, hvor man var et par måneder for så at blive afløst og fløjet hjem til et par måneders frihed, mens en anden besætning sejlede videre med skibet. Én gang mønstret i et skib i udenrigsfart blev man normalt om bord i en længere periode, der kunne løbe op i flere år, for den dagældende sømands-

lov gav kun ret til afmønstring i dansk havn. I udenlandsk havn havde man først ret til afmønstring og fri hjemrejse efter fulde to års tjeneste om bord. Om man fik lov til at afmønstre før udløbet af de to år afhang ganske af rederiets og skibsførerens gode vilje, af om der på stedet kunne findes acceptabelt erstatningsmandskab, og i sidste ende af, om de lokale myndigheder ville tillade afmønstring på stedet og give midlertidig opholdstilladelse.

Så skibet betød virkelig noget. Det betød derfor også noget, hvordan det tog sig ud, om det i andres øjne var et smukt skib - hvad de ordentlige rederier også lagde

betydelig vægt på - og der var som oftest kælet for detaljerne fra rederis og værfts side: gedigne trædæk på bro og beboelsesområder, messing, der selvfølgelig krævede pudsning for at tage sig ud, teaktræ og omhyggeligt udført malearbejde - alt sammen ting, der krævede pasning og vedligeholdelse, men som så også gav skibet et attrået »ship-shape« udseende. Det var arbejder, der løbende blev udført om bord af skibets egen besætning, naturligvis med den konsekvens, at man også passede på det.

Når det, man kunne kalde skibsæstetik, dengang spillede en så åbenbar rolle, hang

Lossegrejet efterses. (Foto: H&S)



*The unloading gear is checked. (Photo: DMM)*

det sikkert sammen med flere forhold. Måske først og fremmest det, at skibet blev set som en langtidsinvestering, beregnet til at holde i tredive år eller mere. Endvidere at den materielle og håndgribelige virkelighed, selve skibet udgjorde, gav et indtryk af rederiets soliditet og durabilitet, som i dag stort set alene aflæses i aktiekurser og børsprognoser. Hvortil vel yderligere kom, at der dengang var råd til at holde skibet ship-shape og at pudse og nusse med de indrømmet - ikke strengt nødvendige detaljer som skinnende messing, lakerede teaktræsgelændere, hvidskurede trædæk osv., ikke fordi der dengang var større hang til at rutte med midlerne, men bl.a. fordi dagældende love og bestemmelser gjorde, at ikke mindst dæksbesætningen var noget større, end det var strengt nødvendigt for at kunne sejle skibet forsvarligt.

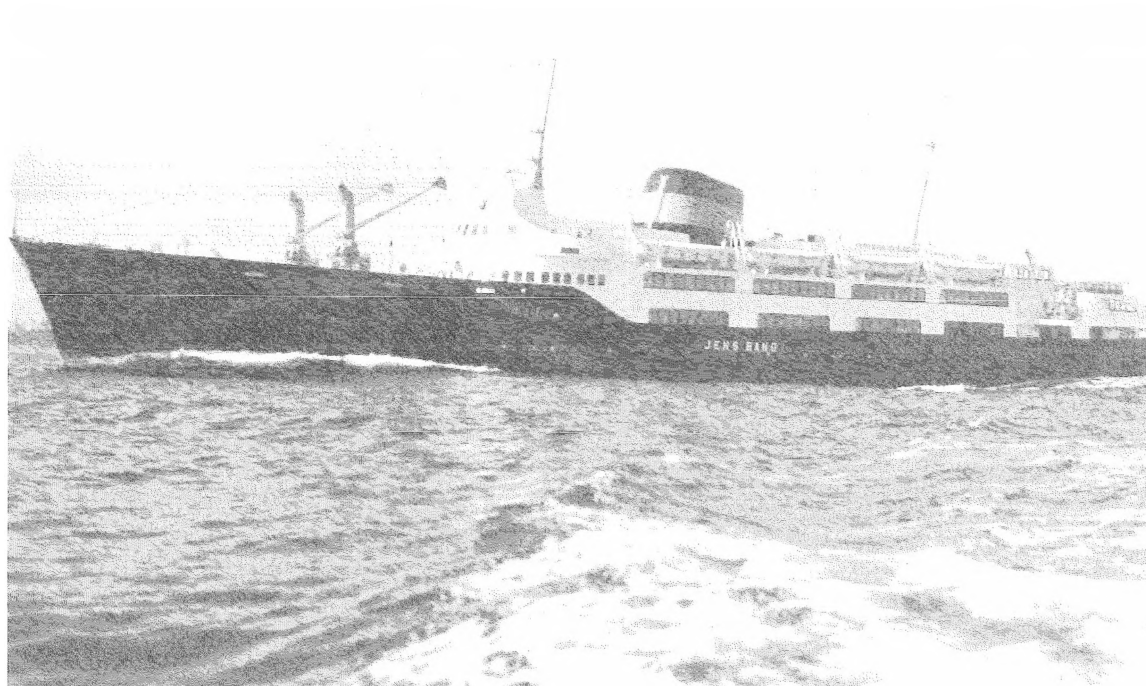
Det er jo helt åbenbart, at sådan er det ikke i dag. Skibet er blevet et afskrivningsobjekt, måske beregnet til blot at sejle i ti år, før det afhændes, og besætningen er reduceret til et minimum, fordi snart sagt alt, hvad der kan automatiseres, er blevet det, fordi alt vedligeholdelsearbejde er overladt til værft efter en stram langtidsplan, og fordi lovgivningen nu tillader besætninger så små, at det ville have sendt kuldegysninger ned ad ryggen på datidens personaleorganisationers overenskomstforhandlere.

Så messingen og teaktræet røg med i købet, og det gjorde desværre også de større linjer. En romantisk sjæl af ældre årgang kan næsten få tårer i øjnene, når han læser civilingeniør, cand.polyt. V.E. Lundsfrøys glimrende artikel Skibsarkitek-

tur i Handels- og Søfartsmuseets årbog for 1949, hvori Lundsfrøys søger at analysere sig frem til, hvad det er, der gør et skib smukt, og hvad der eventuelt mispryder det. Stævnformer, forholdet mellem skrog og overbygning, masters og skorstenes placering, størrelse og hældning osv. osv. Og det skrev han næppe blot for at oplyse om, at han havde fundet ud af, hvordan man så at sige kunne sætte et skibs gode udseende på formel, men vel nok så meget i håb om, at redere og skibskonstruktører ville tage visdommen til sig. Det er vist heldigt, at han nok er blevet forskånet for at se de fleste af nutidens skibe!

Nå, romantikeren ved selvfølgelig godt, at skibe ikke bygges og indrettes til at tage sig ud, men til at være effektive og tjene penge, og dog! En sag, der i hvert fald ikke har ret meget med tekniske og praktiske forhold at gøre, er det anvendte farveskema. Her har en række af de gamle rederier heldigvis været ret konservative, vel i erkendelse af den identitetsskabende effekt, der ligger i en konsekvent og genkendelig bemaling, og naturligvis kan forandringer, der understreger identiteten som fx. Lauritzens røde og Mærskes blå skrog, være et plus, mens forandringer, der udvisker den, vist må betegnes som et afgjort minus. Så hvorfor i alverden er DFDS's få tilbageværende skibe malet, som de er? Rederiet havde, dengang det virkelig fyldte og betød noget, et utrolig smukt, måske Danmarks smukkeste, farveskema til sine skibe. Der var virkelig karakter over det sorte skrog med den røde vandlinje, de hvide overbygninger, den sorte skorsten med det røde bånd og det blå kontorflag med malteser-





M/S JENS BANG: Passagerskib på 3.155 brt, bygget 1950 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til DFDSs rute mellem København og Ålborg. Solgt til Piræus 1971. Ophugget 1984. (Foto: H&S)

*M/S JENS BANG: a passenger ship of 3,155 gross register tons. Built in 1950 at the Elsinore Iron Ship and Engineering Works for DFDS' route between Copenhagen and Aalborg. Sold to Piræus in 1971. Sent to the breaker's yard in 1984. (Photo: DMM)*

korset. Og hvordan ser rederiets skibe nu ud? En flimret bemaling med usikker farveholdning og «fartstriber», der, måske inspireret af flybemalinger, nok skal se smart ud, men som vist mere associerer til toldfri butikker med ågerpriser, plastic, enarmede tyveknægte, larm og branderter end til soliditet, tradition og hæderlighed. Prøv at sammenligne et billede af fx gamle FREDERIK VIII eller af efterkrigstidens Aalborgbåd JENS BANG med et af den nuværende Oslobåd!

Så lad os forlade den mistrøstige nutid og

vende tilbage til begyndelsen af 1950'erne og tage på en Østenrejse med en af Ø.K.s dengang nyere cargolinere. Og her må jeg indlede med en tilståelse. Det var egentlig først min hensigt at skildre en af mine egne rejser i Ø.K., men det gik hurtigt op for mig, at det uden en omhyggeligt ført dagbog (som jeg ikke havde) og anden dokumentation ville blive meget vanskeligt; Det er svært at huske, hvem man sejlede sammen med i hvilket skib, præcis hvilke havne netop dette skib anløb, og hvad der løbende tildrog sig lige der om bord. Det skyldes

for en meget stor del netop det forhold, at der i Ø.K., som i andre større linjerederier, var så indarbejdede rutiner og sædvaner, at det er næsten umuligt nu, halvtreds år senere, at holde seks Østen- og Indienrejser, foretaget med fire forskellige skibe i tiden 1951-54 - MANCHURIA, KINA, MALACCA og PATAGONIA - ud fra hinanden. Men heri ser jeg for så vidt også begrundelsen til at skrive dette, for der var altså en særlig Ø.K.-stil og -tone, i alt væsentligt ens fra skib til skib, og jeg mener det derfor muligt at «koge» indtrykkene fra disse fire skibe sammen til en syntese, der kan rumme både de træk, der var særegne for den sejlede Ø.K.-kultur, og derudover naturligvis også en række af de træk, der dengang var fælles for tilværelsen om bord i skibe af denne type i stykgodsfart. En skildring af en specifik rejse kunne måske nok være mere spændende læsning, fordi læseren så ville komme tættere på virkelige personer og få nogle af de uventede oplevelser med, som er en uundgåelig del af en seks måneders rejse med 30-40 havneanløb, men det ville også svække det billede af netop dagliglivet og den almindelige praksis, som det er mit håb at kunne delagtiggøre læseren i.

Skibet her, M/S MADURA, er altså en fiktion, og netop denne rejse har følgelig aldrig fundet sted, men jeg håber og tror, at alle gamle Ø.K.-folk, der læser dette, vil samstemme i, at sådan var tilværelsen under Ø.K.s splitflag midt i 1900-tallet.

M/S MADURA, der var identisk med det halve dusin M-både, bygget i Nakskov og på B&W, som Ø.K. fik leveret som de første nybygninger lige efter Anden Verdenskrig, var størrelsesmæssigt ikke noget, der kunne

imponere i dag, men det var dengang et af den danske handelsflådes større skibe. Et motorskib på 10.100 dwt, der målte 8371 BRT og 5100 NRT og var 138 meter langt og 19 meter bredt og havde en dybgang fuldt lastet på omkring 10 meter. Skroget var sortmalet med rød vandlinje og en hvid linje i skibets fulde længde, dækshuse og overbygning var hvide og skorsten, master, bomme, samsonposter og ventiler var gule, og MADURA førte naturligvis kompagniets hvide kontorflag med det blå anker fra stortoppen og splitflaget med Ø.K.s mærke i undergafelen - eller i havn fra flagspillet agter og her yderligere en gøs i stævnen, hvilket ellers ikke var almindeligt i handelsskibe.

MADURA og dens søstre afveg som andre nyere Ø.K.-skibe fra det klassiske Ø.K.-koncept - ingen skorsten, adskilt brohus og maskinoverbygning og fire master - der havde været kompagniets »trademark« gennem de foregående tre-fire årtier, ved at have samlet overbygning midtskibs, kun to master og en kraftig gul skorsten. Dette «nye» koncept med skorsten var nu ikke bare et modelune, men ganske enkelt nødvendiggjort af en større dieselmotor, end de gamle skibe var udstyret med, og som ikke kunne klare sig med to smalle udstødsrør ført op langs en mast, som firemasterne havde kunnet. Nu måtte der en rigtig skorsten til, og skorstene på kompagniets skibe var trods alt heller ikke nogen nytting. Gule skorstene havde prydet kompagniets dampskibe, før dieselalderen blev indledt med Selandia i 1912, og i 1930'erne havde tre kombinerede passager- og fragtskibe, som alle gik tabt under Anden Verdenskrig, endda haft to skorstene.



M/S MADURA: Et fantasiskib, der dækker over en lang række skibe, som Ø.K. fik leveret i årene mellem 1945 og 1953. Der var tale om to serier med navne, der begyndte med M eller P på omkring 8.500 brt. med midteraptering med plads til 12 passagerer samt fem dæksluger. Det var motorskibe med omkring 7-8.000 HK., medens den efterfølgende S-serie, der blev leveret fra B&W og Nakskov Skibsværft i årene 1953 til 1956, havde omkring 9.700 HK.

Her ses M/S MADURA, forklædt som M/S MALACCA, leveret 1945 fra Nakskov Skibsværft. Skibet sejlede hos Ø.K. indtil 1969, hvor det blev solgt til Panama. (Foto: H&S)

*M/S MADURA: A non-existent ship representing a long line of real ships that were delivered to ØK (The Danish East Asiatic Company, EAC) in the years 1945 – 1953. There were two series of ships whose names began with an M or a P. They were around 8,500 grt. with midship accommodation with room for 12 passengers as well as 5 hatches. They were motor-driven ships with engines of between 7,000 and 8,000 horsepower; whereas the following S-series, which was delivered from Burmeister & Wain (B & W) and Nakskov Shipyard in the years 1953 to 1956, had engines with about 9,700 horsepower. Here the M/S MADURA can be seen in the guise of the M/S MALACCA delivered from Nakskov Shipyard in 1945. The ship sailed for ØK (EAC) until 1969, when it was sold to Panama. (Photo: DMM)*

Skorstenen var som sagt ensfarvet gul. I forbindelse med flag og det øvrige farveskema var det nok til at fortælle den indviede, at her kom et skib tilhørende the East

Asiatic Company, Copenhagen. Først senere, måske fordi kompagniets selvtillid da var på retur, fandt man det fornødent at male E.A.C. på skorstenen, hvormed man

slog følge med DFDS, der åbenbart også havde identitetsproblemer og ødelagde deres rene, klassisk smukke sorte skorsten med det røde bånd ved at male et blåt felt med kontorflagets hvide malteserkors i båndet. Et afgjort tilbageskridt for begge rederier, og Ø.K.s skulle endda blive værre endnu, da bogstaverne blev indrammet med pile, som ledte tanken hen på det piktogram, der sædvanligvis signalerer genbrug.

M/S SIBONGA, 8.695 brt. Leveret 1953 fra Nakskov Skibsværft. Skibet, der her er fotograferet fra luften, så man får et indtryk af dæksarrangementet, ses her under indsejling til Sydney juli 1954. (Foto: H&S)

En tur gennem skibet kan måske være af interesse, så lad os begynde forude på bakken, der domineredes af skibets ankerspil, pullerter og wiretromler til skibets for-tøjninger. Rummet under bakken, der i tidligere tiders dampskibe tjente som beboelse for den menige besætning, blev nu kun brugt til opbevaring af trosser, wirer, tovværk, stillinger, blokke og andet til lossegejerne og alt det øvrige, man ikke kunne finde anden plads til.

*M/S SIBONGA, 8,695 grt. Delivered in 1953 from Nakskov Shipyard. The ship, which is photographed from the air in order to give an impression of the deck arrangement, can be seen here sailing into Sydney in July 1954. (Photo: DMM)*



På fordækket var der tre luger, stadig af den traditionelle type med stålskærstokke og løse trælugedæksler, der blev dækket med tre lag presenning fastholdt med jernlister og trækiler. Mellem lugerne var der mindre dækshuse, hvor man havde rum til maling, lamper og lanterner, tømmerværksted o.l. Dækshusene tjente endvidere som platforme for skibets elektriske lossespil, og placeringen heroppe gav »winchmanden« et godt overblik over både lastrum og kaj. Ellers var dækket domineret af fokkemast og samsonposter, dvs. korte master, der udelukkende tjente til at bære lossebommene, af hvilke der var en halv snes stykker, som især blev brugt, hvor der ikke var havnekraner til rådighed. På agterkant af fokkemasten stod skibets største bom, en sværvægtsbom, hvormed man kunne løfte 40 t, men den blev kun rigget til, når der en sjælden gang var brug for den.

Overbygningen midtskibs var på fire dæk. Øverst broen med styrehus, bestiklukaf og kaptajnens rummelige beboelse. Dækket derunder, båddækket, rummede beboelse til fire styrmænd og tre styrmandsapiranter og endvidere radiostation og lukaf til »gnisten«, skibets telegrafist. Ude på dækket fandtes skibets fire redningsbåde, placeret i patentdavidere. Under båddækket lå promenadedækket, hvor der var kamre til de tolv passagerer, skibet kunne have med. Tallet tolv var fast, for det var i oversøisk fart det størst tilladte passagertal i skibe uden læge om bord. Kamrene var luksuriøse, for der var kun 1. klasse, andet kunne det bestemt ikke svare sig at sejle med, når tallet var indskrænket til de nævnte tolv. Til brug for passagerer og de øverste

skibsofficerer var der endvidere både en spisesalon og en rygesalon, et lille »hospital«, der var lovpligtigt, men som der så godt som aldrig var brug for, og endelig havde »høkeren«, som skibets hovmester blev kaldt, kontor og lukaf her. I overbygningens underste etage, altså nede på selve hoveddækket, boede skibets maskinmestre og -assistenter, elektrikereren og restaurationspersonalet, altså bortset fra hovmesteren, og her fandt man også besætningens messer, ikke mindre end syv i tallet: officers-, assistent-, aspirant-, matros-, smører- og restaurationsmesse, hvortil kom skibets mindste messe, hvor bådsmanden og tømmemanden residerede i ensom majestæt. For der var, som vi skal se, bestemt forskel på folk i skibshierarkiet, som var delt efter både lodrette og vandrette linjer. Endelig fandt man her skibets kabys, der leverede mad til salon og messer. Under overbygningen, altså nede på mellemdækket var der proviantrum, rum til øl og sodavand samt køle- og fryserum til grøntsager og kød, rum til den del af passagerernes bagage, som de ikke skulle bruge under rejsen, og hernede havde hovmesteren også sit lager og udsalg af toldfri varer og nødvendighedsartikler: tobak, vin og spiritus, chokolade, sæbe, tandpasta osv.

Agterdækket havde to luger og et dæks-hus, hvor bl.a. elektrikereren havde sin »shop«. Ellers var dækket udstyret ganske som fordækket, og der var også en sværvægtsbom her ved stormasten, der kunne betjene 4-lugen. Den var dog »kun« på 25 t.

Den menige dæks- og maskinbesætning boede henne agter i poop'en, de voksne i enekamre, mens de unge måtte affinde sig

med at bo sammen i tomandslukafer. Oppe på poopdækket var der endelig et lille dækshus med lukafer til bådsmænd og tømmermand, et svært spil til brug ved for-tøjning og to fartøjer, en motorbåd og en jolle.

Rummet i selve skroget var naturligvis for størstedelens vedkommende lastrum. To lastrum forude, idet 2- og 3-lugen gav adgang til ét stort rum, hvilket selvfølgelig muliggjorde transport af endog meget lange emner som jernbaneskiner o.l. Agterude var der også to rum, dog mindre regulære, idet skrueakslens tunnel delte bunden. Under lastrummene, imellem skibets dobbeltbund var der tanke til brændstof, ferskvand og ballastvand. Ingen af lastrummene havde dog fuld skroghøjde, da der var et gennemgående mellemdæk, som gjorde det muligt at opnå en langt mere hensigtsmæssig last- og vægtfordeling, end man ville have kunnet med kun ét rum, hvor alt skulle fyldes helt fra bunden. Imellem de forreste og agterste lastrum, nogenlunde under skorstenen, lå skibets maskinrum, der var domineret af hovedmotoren. Et sekscylindret bæst, høj som et treetagers hus og i stand til at udvikle 7150 hestekræfter, der kunne drive skibet frem med en fart på 15 knob. Foruden hovedmotoren var der et par ganske betragtelige dieselmotorer, som trak de dynamoer, der leverede den nødvendige strøm til skibet. Under losning og lastning kunne el-behovet være meget betydeligt, da skibet havde 16 el-drevne lossespil, hvortil naturligvis kom belysning, kabys osv.

Besætningen var opdelt i tre ret skarpt adskilte kategorier: Dæk, maskine og

restauration. Ikke at man ikke kunne tale sammen eller være gode venner, men i en ophedet diskussion var ingen i tvivl om, hvor loyaliteten lå, og man var ikke sen til at skose de andre kategorier, når de efter ens uforgribelige mening havde kvajet sig. En gang skorstenssod ned over et nymalet dækshus kunne godt betyde, at der gik et par uger, før bådsmændene igen gad drikke en øl sammen med donkeymanden.

Øverste myndighed om bord var skibsføreren eller *kaptajnen*, der var den alment accepterede titel. Han var navigatør og havde dermed sejlet en årrække som styrmand, før han avancerede til sin ansvarsfulde stilling. Til *dæksbesætningen*, hvortil kaptajnen altså måtte regnes, skønt han var øverste chef for alle ombordværende, hørte endvidere tre eller fire styrmænd, telegrafisten, tre styrmandsapisranter, bådsmændene, tømmermanden, ca. seks matroser, et par letmatroser, to jungmænd og en dreng. *Maskinbesætningen* omfattede fire maskinmestre, fire maskinassistenter, en elektriker, en donkeymand og fire smørere. Endelig var der *restaurationsbesætningen* bestående af hovmesteren, kokken med en koksmath, bageren, to ungtenere, et par kahytsdrengene, et par messedrengene og, som noget nyt i disse skibe, der kom til i halvtredserne, en kahytsjomfru, der dog snart, inspireret af luftfarten, skiftede betegnelse til det noget fikserende lydende *stewardesse*.

Alt i alt omkring 45 mand (og en kvinde eller to) med forskellig alder, ansvar, uddannelse og baggrund, der skulle leve og fungere sammen gennem de seks måneder, en Østenrejse normalt varede. Det gik som hovedregel udmærket. Søfolk var - i

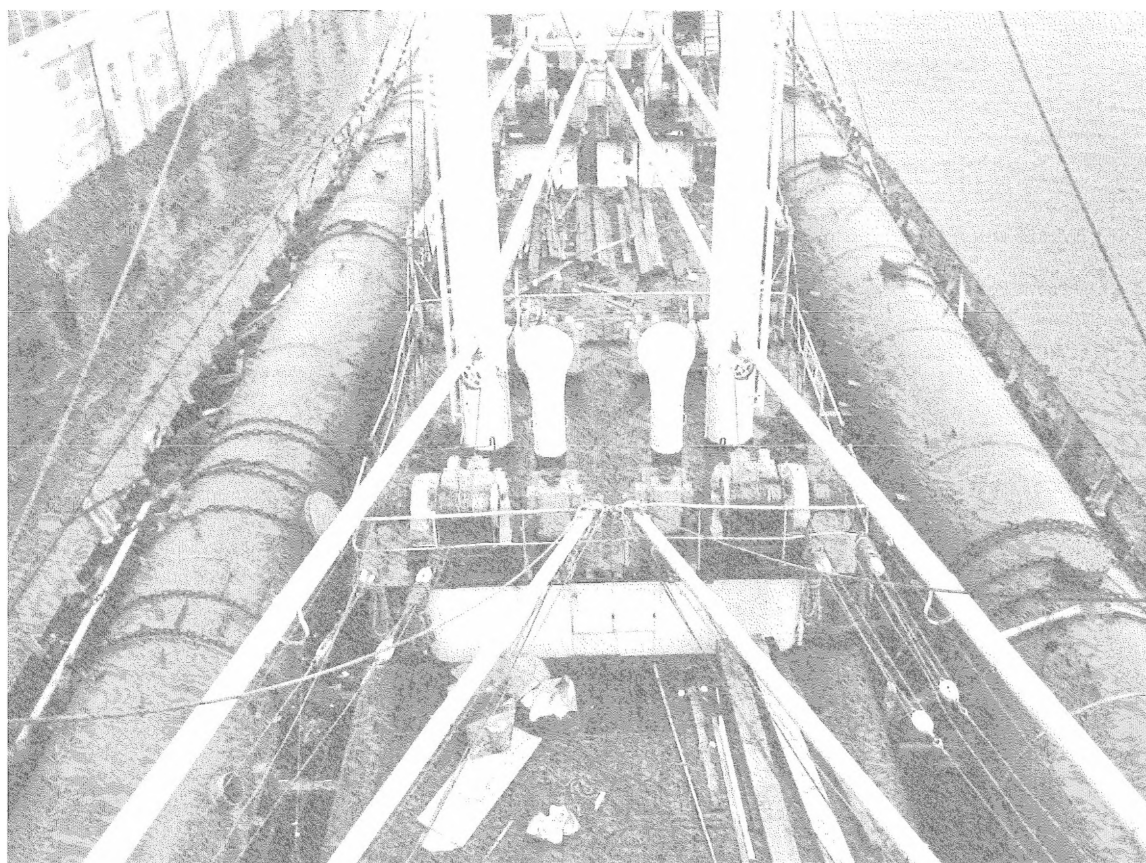
hvert fald dengang - i ordets bedste forstand verdensmænd, der naturligvis havde set langt flere mærkelige og uvante ting, end folk derhjemme, som endnu ikke i større stil var begyndt at rejse udenlands, og de havde næsten alle sammen en endog meget stor tolerance over for andres særheder og griller, i det mindste så længe de ikke direkte begrænsede deres egne udfoldelsesmuligheder.

Kaptajnen var en ældre knark, der havde sejlet i små fyrre år for *Kompagniet*, som det hed i den indforståede jargon. En af de endnu eksisterende, der havde været med i Ø.K.-flådens store ekspansionsperiode efter Første Verdenskrig, hvor en række dygtige folk opnåede at få skib at føre i en meget ung alder. Så han havde så at sige været skipper hele sit liv, kendte kompagniets traditionelle ruter ud og ind, var på fortrolig fod med lodser og mæglere i de sædvanlige anløbshavne, godt inde i alle rutinerne og næn om kompagniets renommé, især hvis han fandt, at yngre officerer ikke ganske levede op til den forventede standard. Hans tilværelse om bord var behagelig, hans beboelse en helt lille lejlighed med dør ud til bestiklukafet, så han kunne følge med i navigationen og hurtigt være på pletten, hvis der i en kritisk situation blev brug for ham. Under normale forhold var han imidlertid ikke besværet med mange gøremål, der lagde beslag på større dele af hans tid, så det kunne være en lidt ensom tilværelse. Socialt kunne han kun omgås 1. styrmand og maskinchef, og det endda som regel kun i strakt arms afstand - en snak om skibets forhold i ny og næ, måske en drink før middag, og det var det.

Socialt samvær med andre besætningsmedlemmer var aldeles utænkeligt. Men så havde han naturligvis lidt pligtselskabelighed, når der var passagerer om bord, der havde en berettiget forventning om, at kaptajnen i det mindste engang imellem præsiderede for bordenden i salonen.

1. styrmand var heller ikke ganske ung, vel omkring et halvt hundrede år. Han havde, som mange andre, haft det vanheld at komme efter generationen af de unge kaptajner, der effektivt havde lukket for avancementsmulighederne gennem en lang årække, men i løbet af halvtredserne lysnede det omsider, og han fik da også skib at føre en rejse eller to senere. 1. styrmand havde det umiddelbare ansvar for to hovedområder, nemlig skibets vedligeholdelse på dækket og ladningen. Det første var langt det letteste, for her rådede han over den menige dæksbesætning, hvis enkelte medlemmer blev sat i arbejde af bådsmanden, der fungerede som en slags sjakbajs. »Bådsen« var som regel en ældre Ø.K.-sejler, der kendte de daglige rutiner, og som kendte den fornuftige rækkefølge af vedligeholdelses- og malearbejderne på rejsen, der gerne skulle resultere i, at skibet lignede en nypudset kobberskilling, når det seks måneder senere klappede til kaj ved Midtermolen i Københavns frihavn.

Arbejdet med ladningen gav betydelig mere hovedbrud. På udrejsen bestod ladningen hovedsageligt i stykgods, dvs. mange ofte små partier af højst forskellig art, der blev lastet i en række europæiske havne. Stykgods transporteres i vore dage i lukkede stålcontainere, men dengang var stykgods virkelig stykgods, store og små partier



Marts 1953, svær dækslast om bord i M/S MANCHURIA 8.371 brt. leveret 1945 fra Burmeister & Wain. (Foto: H&S)

March 1953, a heavy deck cargo on board the M/S MANCHURIA, 8,371 grt., delivered in 1945 from Burmeister & Wain. (Photo: DMM)

af alt muligt, der var emballeret på den mest forskelligartede måde, i pap- og trækasser, i sække, som baller, i tønder og tromler - eller uemballerede, som det var sædvane at sende nye biler, skønt de naturligvis helst ikke skulle skrammes for meget.

De uforventeligt sikre europæiske lastehavne var København, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Marseille og Genova, mens de

mindre sikre var Århus, Aalborg, Göteborg og lejlighedsvis Kotka, Oslo, Bremen, Livorno og Napoli, men meget sjældent om overhovedet engelske havne. I disse havne blev der så lastet til følgende fjernøstlige destinationer: Penang, evt. Port Swettenham, Singapore, Bangkok, lejlighedsvis Saigon, Hongkong, en række japanske havne, især Yokohama og Kobe, og som regel også



Manila og yderligere et par havne på Filipinerne. De fleste af de fjernøstlige havne, det vil her sige havnene øst for Singapore, blev som hovedregel kun anløbet én gang, så en del af dem var også lastehavne, nogle udelukkende lastehavne. I praksis betød det, at der mange steder både blev losset og lastet samtidigt, hvilket naturligvis yderligere komplicerede puslespillet med lastens mest hensigtsmæssige anbringelse.

For det var et puslespil, der krævede den omhyggeligste planlægning, hvilket ofte var svært alene af den grund, at man tit ikke anede hvad og hvor meget, der ventede i den næste havn. Godset skulle naturligvis placeres, så skibet på ethvert tidspunkt af rejsen lå på et fornuftigt trim, man skulle kunne komme til de enkelte partier i de enkelte lossehavne, og der skulle tages meget hensyn til, at man ikke placerede godset sådan, at det ene parti kunne beskadige det andet. Og så gjaldt det ikke mindst om at få det hele placeret, så man kunne komme til det i den rækkefølge, det skulle losses igen. Lykkedes det ikke helt, skulle der *skiftes* ladning, dvs. flyttes rundt på det ene for at kunne komme til det andet. Det var ikke særlig populært hjemme i København, hvor man så det som en unødvendig udgift, som sikkert kunne have været undgået ved større påpasselighed. Men tid var også dengang penge, så der skulle helst også arbejdes hurtigt i havnene, og derfor stod der som regel fem-seks gæng - arbejds hold af havnearbejdere på otte-ti mand - på kajen allerede ved ankomsten, og så var der ofte ikke meget tid til at overveje, hvordan man nu bedst muligt fik placeret ladingen.

2. styrmand var også dybt engageret i håndteringen af ladingen, for en dag ville det jo være ham, der stod med hovedansvaret, så det gjaldt om at lære knebene. Han havde endvidere det job at tegne lasteparter, dvs. tegninger af de enkelte ladingspartiers placering om bord, der blev udført på store fortrykte stiliserede planer over skibet. De skulle tegnes i 4-5 eksemplarer, dels til brug om bord, dels til at sende hjem til kontoret, og hvad de egentlig brugte dem til dér, stod vist ikke rigtig nogen klart. Men enhver fremadstræbende 2. styrmand var helt overbevist om, at han hjemme blev bedømt på kvaliteten af de hjemsendte planer, så der blev investeret megen energi i at tegne farvestrålende og smukke planer.

2. styrmand var også ansvarlig for skibets beholdning af søkort og nautiske håndbøger, og det var en af hans opgaver at foretage sådanne rettelselser i kortene, som fremgik af *Notice to Mariners*, den engelske pendant til *Efterretninger for søfarende*, som skibet regelmæssigt modtog, fordi stort set alle søkort om bord var engelske. Opdateringerne kunne i øvrigt være et ret tidsrøvende arbejde, for beholdningen af søkort var naturligvis stor, da den ikke bare skulle dække de kendte anløbshavne med omgivende farvande, men også de mulige havne, skibet kunne blive dirigeret til. Navigationsudstyret i øvrigt var også 2. styrmands ansvar. Det var således ham, der dagligt trak kronometeret op og - for resten uden større teknisk indsigt - passede skibets gyrokompass, ekkolod, tryklog, radiopejler og radar. At der efterhånden var ved at være behov for en elektronikteknik-



Broen om bord i M/S SIMBA bygget 1955 til Ø.K.  
(Foto: H&S)

*The bridge on board the M/S SIMBA built in 1955 for  
ØK. (Photo: DMM)*

ker, var endnu ikke faldet nogen ind - så lidt som nogen styrmand kunne drømme om, at man måske burde overlade pasningen af dette teknisk ret komplicerede udstyr til maskinmestre eller elektriker, der trods alt måtte formodes af have lidt bedre forudsætninger.

3. styrmand gik til hånde, hvor han kunne, og måtte vel nærmest betragte sig som en mand, der stadig var i lære. Under lastning og losning tog han sin vagt på dækket på skift med 2. styrmand, og han fik ofte overladt jobs som regnskab med, hvad der

gik ind i og ud af locker'en, et særligt aflåseligt rum på mellemdækket, hvor specielt værdifuld ladning, der kunne frembyde for store fristelser for svage sjæle, blev stuvet. Regelmæssigt tilsyn med sikkerhedsudstyr som redningsbådsinventar faldt normalt også på ham.

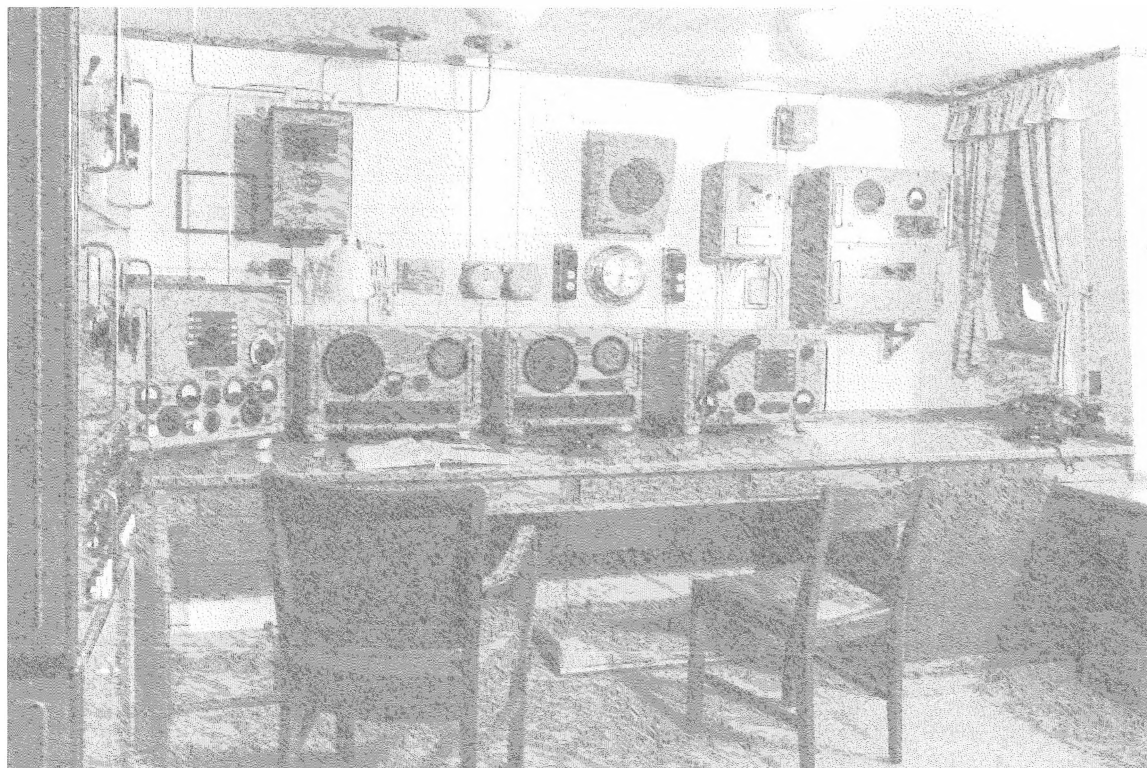
Telegrafisten passede naturligvis sine vagter på radiostationen, aflyttede trafiklisten fra Lyngby Radio, der var det sædvanlige bindeled med hjemlandet, og modtog og afsendte telegrammer til og fra skibet. Dog kun i søen, i havn var det normalt forbudt

at bruge senderen - rent bortset fra, at brugen af store havnekraner sædvanligvis gjorde det nødvendigt at rigge antennen, der løb mellem de to master, ned. Derudover virkede han som sekretær for kaptajnen, for også i skibene sneg stadigt voksende mængder papir sig ind i disse år. Der er her skrevet *han*, men det var nu ikke mere en

given ting, at gnisten var en mand. I løbet af 50'erne var der stadig flere unge kvinder med mod på tilværelsen, der tog en telegrafisteksamen og mønstrede ud. Mange af dem gæve piger, der evnede at falde ind i dette traditionelt maskuline miljø, uden at det gav de problemer, som mange sortseere frygtede. At de med tiden også

Radiorum fra ca. 1955. Op af væggen til venstre ses hovedsenderen. På bordet står, også fra venstre, nødsenderen, to modtagere samt telefonsenderen. Bagved på væggen ses antenneomskifter, sikring, ur, igen en sikring, afprøver for autoalarmen og selve autoalarmen. (Foto: H&S)

*A radio room from around 1955. Up against the wall to the left is the main transmitter. On the table from the left is the emergency transmitter; two receivers, and the radio telephone transmitter. On the wall behind is the aerial change-over switch, a fuse, a clock, another fuse, a tester for the automatic alarm, and the automatic alarm itself. (Photo: DMM)*



skulle blive murbrækkere for kvinder i andre traditionelle mandejobs om bord, var der dog ingen, der dengang havde fantasi til at forestille sig.

De tre styrmandsaspiranter repræsenterede en relativt ny kategori i den danske handelsflåde. Aspirantordningen, der var blevet indført af enkelte større rederier i mellemkrigsårene, var en kopiering af den engelske *apprentice*-ordning, der havde som formål at give unge mænd fra »pæne hjem« en nautisk uddannelse med henblik på en senere karriere i rederiet. I England var det stort set den eneste vej til at blive styrmand og kaptajn, i hvert fald i de velrenommerede rederier, mens der her og i de øvrige nordiske lande var gammel demokratisk tradition for, at unge mænd med vilje og evner kunne arbejde sig op fra dæksdreng til skibsfører, uden at nogen spurgte efter ens herkomst. Aspirantsystemet var derfor ikke særlig velset af Sømændenes Forbund, der forståeligt nok i ordningen så en udvikling, der med tiden kunne afskære forbundets medlemmer fra muligheden for videre uddannelse og advancement. På den anden side førte Sømændenes Forbund en meget restriktiv optagelsespolitik; Man kunne kun blive medlem af forbundet, hvis man allerede havde en dækshyre, og man kunne ikke hjemmefra få en dækshyre, hvis man ikke var medlem af forbundet. Denne tilsyneladende uløselige knude løstes normalt ved, at det unge menneske tog hyre som kahytsdreng eller lignende i håb om, at der ved vakance ville blive mulighed for ommønstring om bord.

Frygten for det nye system viste sig heldigvis ubegrundet, for der var vist ingen

danske rederier, der bare tilnærmelsesvis nåede at blive selvforsynende med officerer af »egen avl«. For aspiranterne selv var det klart en god ordning, idet de normalt blev tilknyttet en styrmand som føl og derved fik lejlighed til at lære, hvordan man i praksis greb tingene an.

Den menige dæksbesætning var med sine ca. 13 mand den største homogene gruppe om bord. Bådsen, tømmermanden og de ældre matroser var tit gamle i gårde, måske ikke netop i dette skib, men i *Kompagniet*, og om nødvendigt gik de ikke af vejen for at belære unge brushoveder om, hvordan *stylen* nu engang var her. Dengang var det for en stor del folk, der havde fået deres første skoling i sejlskibe, og ikke få af dem havde fem-seks års krigssejladts bag sig, hvad de nu sjældent talte om. Som regel besindige gemytter, der kunne deres kram og villigt lærte fra sig til de unge, der havde det held at sejle sammen med dem.

Maskinbesætningen var en anden slags folk. Den eksaminerede del af dem, mestre og assistenter, var alle oprindeligt udlærte som smede, hvorpå de havde taget maskinisteksamen, og først derefter gik de til søs, hvilket vil sige, at de som oftest var i tyverne, før de fik saltvand under tæerne. Ikke mærkeligt, at de tænkte og talte lidt anderledes, og at nogle af dem aldrig rigtigt fandt ind i den maritime jargon. Som stand havde de måttet kæmpe sig op i det maritime hierarki gennem det sidste hundredår - fra ildsete *mechanici*, der i første halvdel af 1800-tallet kom om bord sammen med de første dampmaskiner og blev mødt med samme mistillid som maskinerne; om officersstatus drømte ingen, næppe engang

mekanikerne selv, men lige så stille - og vel også i takt med, at maskinerne blev større, mere komplicerede og mere nødvendige - fandt de deres plads om bord, måske også takket være det formelle fortrin, de havde ved at være *faglærte*, hvad matroserne jo ikke var. Og da der efterhånden også kom en egentlig maskinmesteruddannelse til, var parallellen til styrmændenes uddannelse jo tydelig for alle, der overhovedet ville se. Her først i 1950'erne havde 1. maskinmester, der ved overenskomstforhandlingerne i 1947 havde fået ret til at blive tituleret *maskinchef* i skibe, hvor der var mindst tre maskinmestre, allerede overhalet 1. styrmand som nummer to i rangfølgen om bord efter kaptajnen, og dermed var der faktisk sat en udvikling i gang, som i løbet af det følgende halve århundrede ville marginalisere styrmændene og måske yderligere vil afskaffe dem helt i løbet af det næste. Men det kunne vist ingen se dengang.

Da titlen 1. maskinmester blev ledig i 1947, stillede Maskinmesterforeningen samtidig krav om, at 2. maskinmester herefter skulle tituleres 1. maskinmester osv., men det blev ikke gennemført, da Rederiforeningen blankt afviste det. Men Styrmandsforeningen måtte have haft en usikker fornemmelse af, at her kørte vist et tog, som man for en sikkerheds skyld nok burde hoppe på, så med 1952-overenskomsten fik de gennemført, at 1. styrmand i skibe med mindst to styrmænd skulle tituleres *overstyrmand*. Den »forbedring« blev dog mødt med hovedrysten ude i skibene, og det varede mange år, før titlen overstyrmand slog an og blev brugt. Maskinmestrene var imidlertid stadig ivrige efter finere

titler, og ved overenskomstforhandlingerne i 1961 lykkedes det dem omsider at få opfyldt det gamle ønske om, at 2. maskinmester måtte kalde sig 1. maskinmester osv. På Dansk Styrmandsforenings generalforsamling samme år blev omvendt et forslag om, at styrmændene tilsvarende skulle rykke op, nedstemt med stort flertal af foreningens egne medlemmer, og den ændring blev da faktisk også først gennemført i 1967. Og dermed havde man så til søs holdt trit med titelinflationen i det øvrige samfund - vel i virkeligheden ikke så vigtigt, for, med Shakespeare, *What's in a name? That which we call a rose by any other name would smell as sweet*. Men det var et lille sidespring, og så ikke mere om det.

Den menige maskinbesætning, donkeymanden og smørerne, var en flok af blandet herkomst. Donkeymanden - hvis titel paradoksalt nok stammede fra de sidste store sejlskibe, hvor donkeymanden passede en dampkedel, *donkeykedlen*, der leverede damp til de spil, som var nødvendige, for at den fåtallige besætning kunne håndtere de tunge fald, braser og skøder - var sjakbajs, og så kunne de ellers være gamle matroser, der var faldet for synsprøven, tidligere fyrbødere fra de kulfyrede damperes tid, ufaglærte maskinarbejdere eller i øvrigt mænd med en dunkel, men ofte forbavsende baggrund, hvis den da ellers kom for en dag. Det var som regel hyggelige folk og gode kammerater, og temmelig sikkert var det også den personalegruppe, som - frivilligt eller ufrivilligt - leverede de solideste bidrag til underholdningen om bord.

Hovmesteren stod i spidsen for restaurationsbesætningen. I mange rederier var

hovmesteren *restauratør*, dvs. at han fik et beløb pr. mand pr. dag, og så var det hans forretning at sørge for, at kosten om bord var tilfredsstillende, og det eventuelle overskud var hans. Det er næppe svært at se, at det var et system, hvor der næsten uundgåeligt måtte være interessekonflikt og i hvert fald grobund for mistænksomhed, så det var ikke noget særlig yndet system af de øvrige ombordværende, men en bekvem måde for det pågældende rederi at holde administrationsomkostningerne i ave på.

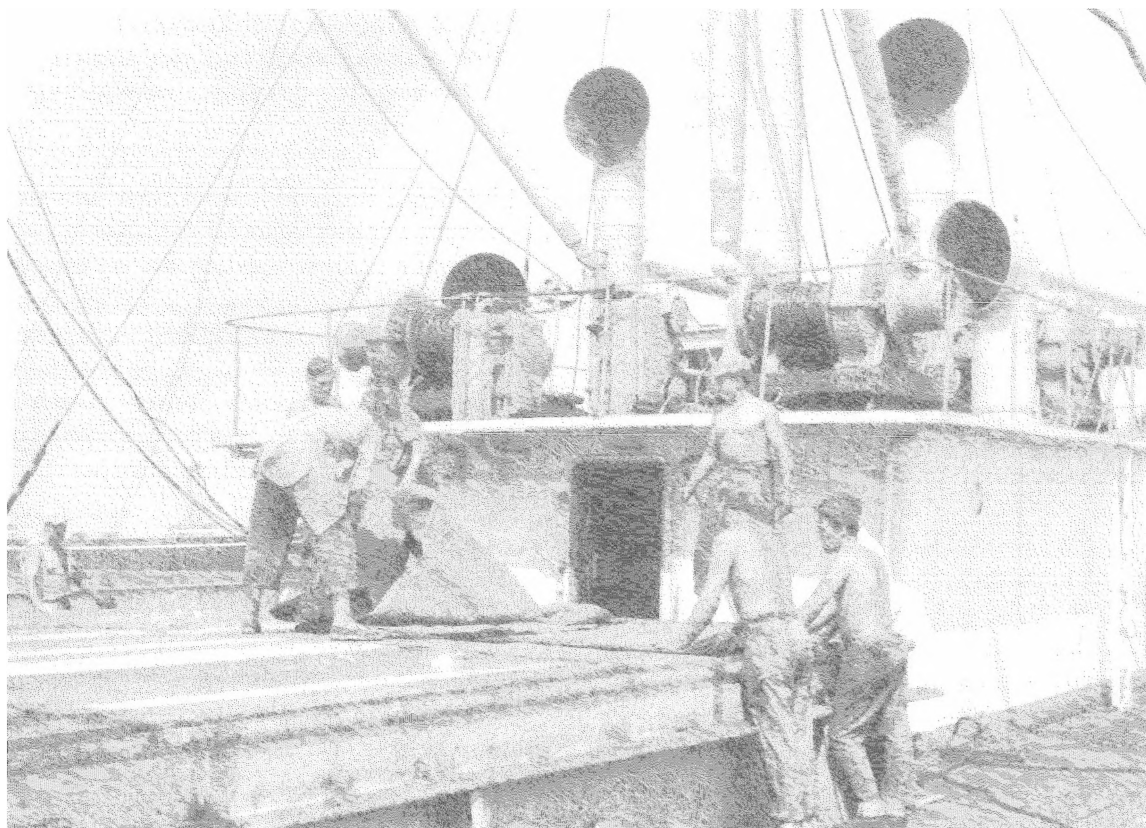
I Ø.K. brugte man heldigvis ikke restauratørsystemet; Her betalte Kompagniet, hvad der skulle til af proviant, og hovmesteren var *hovmester*, dvs. at han bestilte og administrerede beholdningerne og bestemte, hvad der skulle og måtte bruges. Han havde ikke alene opsyn med kabys og proviant, han sørgede også for, at passagerer, kaptajn, maskinchef og 1. styrmand fik den første klasses betjening, de forventede og havde krav på, og at de øvrige ombordværende efter rang og stand fik, hvad der tilkom dem. Herudover forestod han salget af drikkevarer og toldfri varer; øl og sodavand blev solgt «bonhæftevis», dvs. at den enkelte hos hovmesteren kunne købe hæfter med 14 boner, der tjente som betaling for det tilsvarende antal flasker. Antallet 14 gjorde naturligvis en lempelig rationering nem at administrere - et bonhæfte pr. uge eller pr. 14 dage svarede til en eller to øl eller vand pr. dag. Toldfri varer og andre fornødenheder som vin, spiritus, tobak, cigaretter, chokolade og meget andet kunne i søen købes på nærmere angivne tidspunkter, og administrationen var ret liberal. Der skulle faktisk temmelig meget til,

før der blev indført restriktioner med drikkevarer; når det skete, var det som regel alene for at holde lidt hus med svindende beholdninger.

Afrejsedagen var altid hektisk. Der blev stadig lastet til et par luger, bl.a. Carlsberg øl, som der var et stort marked for på Østen, andetsteds gik *Balottigængen*, et fast gäng af gamle Ø.K.-søfolk, der servicerede Kompagniets skibe i København, og ryddede op, og på den lukkede 4-luge landede slæng efter slæng - proviant og plombede toldfri varer, som hovmesterens folk havde travlt med at få bragt i sikkerhed. Der kom også nymønstrede folk om bord, gamle garvede Ø.K.-folk, der hurtigt fandt sig til rette og ind i rutinen, og nye folk, der skulle vises til rette og var mere i vejen end til hjælp på denne travle dag.

Ud over folk, der hørte til eller i det mindste havde noget at gøre, var der også pårørende til især yngre besætningsmedlemmer, som var nede for at sige farvel - mødre, som smilede med rødrandede øjne, og fædre, der så lidt stolte ud, som havde de også en lille andel i det eventyr, som åbenbart skulle tage sin begyndelse her i eftermiddag. Klokkeren tolv faldt tempoet lidt, for da bakkede kokken op med rejsens første varme måltid - det var ufravigeligt medisterpølse på afrejsedagen, muligvis fordi det var en artikel, som ikke egnede sig til at blive gemt, og som var rimelig nem at have med at gøre i al hur-lumhejet.

I løbet af eftermiddagen tyndede det ud i alle de »fremmede«, og sidst på eftermiddagen var der omsider afgang. Så hed det



Lugedækslerne er lagt på plads og tildækkes nu med presenninger, der går ned over lugekarmen. Langs kanten af lugekarmen ses skalkeklammerne, hvor skalkejernene slås i, så presenningen holdes fast. (Foto: H&S)

*The hatch covers are in place and now they are being covered with tarpaulins that reach down over the hatch coaming. Along the edge of the coaming the hatch cleats can be seen where the battens are knocked in so the tarpaulin is held in place. (Photo: DMM)*

for første gang på rejsen »klar for og agter«, hvilket betød, at broen blev bemandet med kaptajnen, 3. styrmand og en rorgænger, hvortil kom den københavnske lods, der skulle tage skibet sikkert ud. Ude på bakken stillede 1. styrmand med tømrermanden og tre-fire mand af dæksbesætningen, på poopen mødte 2. styrmand,

bådsen og ligeledes tre-fire mand, og så var der et par mand ved *gangway*'en, falderebet, der både skulle hales op til vandret og derpå klappes ind i sit dertil indrettede hak i skanseklædningen. Der var punktligt mødt to slæbebåde, en til hver ende af skibet. De fik slæbetrosser ned, og så blev trosser og spring i land kastet los på ordre fra broen,

og mellemrummet mellem skib og kaj voksede, mens skibet næsten umærkeligt gled ud fra Midtermolen.

Vel ude i midterbassinet trak slæbebådene skibet rundt, så det fik næsen i den rigtige retning, og dermed var deres opgave løst, så de blev sluppet løs og kvitterede med et trut i fløjten. Så gik det ud af Københavns havn, mens man klarede op, halede fendere indenbords og skød tros-serne pænt op, men de blev på dækket, for de skulle bruges allerede den følgende morgen i Aalborg. Ude i åbent farvand var det så lodsens, man tog afsked med. Han blev fulgt ned til hoveddækket af 3. styrmand og kravlede ned ad lodslejderen til den lodsbåd, der var kommet op på siden og så - omsider - var skibet helt og alene sig selv, på vej op gennem Sundet.

Der blev så sat søvagt, og dermed indledte man, hvad der skulle blive normal rutine, når skibet var i søen. Der blev, som i alle større skibe, gået treskiftet vagt, hvilket betød, at de, der gik vagt, havde vagt i fire timer og så otte timer fri. Dermed lå vagterne fast, dvs. at havde man vagt fra kl. 8 til 12, havde man vagt igen fra 20 til 24 og så igen 8-12 osv., til vagten blev brækket ved ankomst til destinationen. 8-12-vagten var 3. styrmands, og det var egentlig en rar tid at have vagt på, så når yngste styrmand havde den, hang det sandsynligvis sammen med, at kaptajnen kunne føle et vist behov for at følge med i, hvad der skete hos den ret uerfarne unge styrmand, og det gjorde *han* bekvemmere om aftenen end kl. 3 om natten. 1. styrmand havde 4-8-vagten, som også var en rar tid, da den gav ham en hel nats søvn og dagen fri til andre gøremål.

En af fordelene var også, at han som regel fik sig en snak med bådsen, der kom en tur op på broen om morgenen, før dagmændene tørnede til, og dermed havde han tjek på, hvad der skete og skulle ske på dækket. I øvrigt havde han en pause midt i 16-20-vagten, så han kunne gå ned og få sin aftensmad, evt. dinere i salonen, og det betød, at 3. styrmand måtte på broen en halv times tid omkring kl. 18. Så var der bare den sure hundevagt, 0-4-vagten, tilbage, og det blev altså 2. styrmands. Ud over styrmanden var der to mand af dæksbesætningen på vagt, så der konstant var en udkig og en rorgænger, hvis da ikke selvstyringen var sat til. Det var normalt letmatroserne og de yngre matroser, der gik vagt, mens de ældre var dagmænd, hvilket ville sige, at de havde normale arbejdsdage også i søen. Det var rart for dem selv og en fordel for skibet, da der normalt var mere og bedre arbejde i dem end i de unge og uerfarne. Herudover havde hver styrmand en aspirant på vagten, ikke fordi denne fjerdemand var nødvendig på vagten, men det var en uvurderlig skole for aspiranten, især hvis han havde det held at være sammen med en styrmand, der interesserede sig for sit fag (og det gjorde de fleste), for det betød, at han tidligt fik føling med tingene i praksis og ikke måtte nøjes med siden at stifte teoretisk bekendtskab med det på navigationsskolen. I maskinen havde man en tilsvarende vagt, der var besat med en maskinmester, en smører og en assistent, der var »føl« hos maskinmesteren og fik snuset til praksis ligesom aspiranten på broen.

Vagthavendes opgave, hvad enten det var på broen eller i maskinen, var klar og enty-



dig: At påse og kontrollere, at alt gik planmæssigt, og i tide at træffe sådanne forholdsregler, som situationen måtte give anledning til. På broen betød det at påse, at skibets planlagte kurs blev fulgt, hvilket blev kontrolleret gennem hyppige observationer, der gav skibets position med passende intervaller, eller, hvis forholdene ikke tillod sådanne observationer, da i hvert fald omhyggelige beregninger heraf, baseret på sidste kendte data. Herudover at holde øje med anden trafik og manøvrere i overensstemmelse med de internationale søvejsregler, hvis situationen nødvendiggjorde det, endvidere at holde øje med tilstanden om bord i eget skib, og endelig at varsko kaptajnen, enten hvis styrmanden selv var i tvivl om noget, eller hvis der konstateredes noget, som kaptajnen umiddelbart burde være vidende om. I maskinen betød det tilsvarende løbende kontrol med hoved- og hjælpemaskiner, el-installationer, tanke og andet med umiddelbar pligt til at varsko broen, hvis der konstateredes forhold, som havde betydning for sejladsen, mens det naturligvis i øvrigt var maskinchefen, der i givet fald skulle refereres til.

Søvagterne blev nu ikke af længere varighed denne gang, for allerede den næste morgen fik skibet lods om bord ud for Hals, og et par timer senere lå det sikkert fortøjet i Aalborg, eller, for at være mere præcis, ved cementfabrikkerne ude ved Rørdal øst for Aalborg, hvor et parti cement i sække skulle indtages. Cement-sækkene var på ca. et halvt hundrede kilo, og det var en ren fornøjelse at stå ved lugekarmen og se, hvor virtuost havnearbejder-

ne håndterede disse tunge sække. Op på skulderen med et snuptag, så hen med sækken til stedet, hvor den skulle ligge - et fast tag i sækken med den ene hånd og så et kast med skulderen, og sækken vendte en halv omgang i luften og landede nøjagtigt, hvor den skulle, præcis på linje med de øvrige sække, som var de lagt efter en snor. Men havnearbejderne i Rørdal lavede vist heller ikke stort andet end at håndtere cementsække.

Afgang næste morgen og så endelig et døgn i søen *bound for Hamburg*. Denne gang blev der gjort lidt mere ud af at gøre skibet søklart, for man kunne vente SV-vind af kulingsstyrke ude i Nordsøen. Så bommene blev lagt ned - fra København til Aalborg havde de fået lov til at blive stående, blot tøjret i gerderne - lugerne blev skalket med presenninger, lugejern og kiler, fortøjningswirerne blev rullet op på deres tromler, trosserne blev skudt ned om læ og nogle oliefade på dækket blev surret til skanseklædningen. Så var bådsen tilfreds, og dermed var 1. styrmand det også, for han havde før sejlet sammen med bådsen og kendte ham.

Frisk luft, bevægelse og fysisk arbejde giver appetit, så der var altid en vis interesse for, hvad der foregik i kabyssen, et ret stort rum, der var domineret af et kæmpestort elkomfur. På komfuret stod «evigheds gryden», der vistnok stod og småkogte uafbrudt under hele rejsen. Her endte alle kødben, som al kraft så blev kogt ud af, hvorpå benene naturligvis røg ud over siden og snart blev erstattet med nye. Så gryden rummede en fortræffelig fond til suppe, saucer o.l. Bekymring om maden

var der heller ingen grund til, for alene det faktum, at skibet skulle have tolv førsteklasses passagerer gjorde, at kokken var valgt med omhu, og at skibet også havde en bager om bord, der sørgede for frisk brød og bagværk. I øvrigt var dagens kostplan stadig ret konservativ her i halvtredserne og afveg efterhånden noget fra, hvad man var vant til i land, i hvert fald i byerne.

Dagens første egentlige måltid, *frokosten*, blev serveret klokken otte om morgenen for mandskabet, og det bestod af en solid varm ret, ofte rester fra den foregående dag, som var peppet op, pålæg og ost, brød og smør, og dertil kaffe, te og - når det kunne skaffes - mælk. Var frisk mælk ikke at få, var der altid kondenseret mælk i dåse. Så bastant var serveringen ikke i salon og officersmesse, for her fik man spejlæg og bacon, friskbagte rundstykker, juice, kaffe og te, og man talte ikke om frokost, men om morgenmad. Kl. 10 om formiddagen fik man så ti-kaffe, et traktement, som hverken var nævnt i kostreglement eller overskomst, men som der var solid hævd for. Så var der et par timer at samle appetit i til kl. 12, hvor der blev serveret middag. To retter, en for- eller efterret og en varm hovedret, alt veltillavet og rigeligt. I salonen blev der dog serveret frokost i den mere sædvanlige betydning af ordet, dvs. pålæg, salater, lune retter, ost, drikkevarer efter ønske og kaffe. Klokken tre var der så eftermiddagskaffe med frisk bagværk, galopkringle, basser, sandkage, eller hvad bageren nu havde fundet på. Og så måtte man klare sig til klokken seks, hvor besætningen fik aftensmad, kold mad bestående af brød, afskåret pålæg og ost, mens der var

*diner* i salonen, tre retter med tilhørende vine og kaffe med *avec* for dem, der ønskede det. Herudover var der sørget for kaffe, te og et let måltid ved vagtskifter og til vagtmanden ved land, der skulle være på stikkerne hele natten. At en og anden tog et par kilo på i løbet af rejsen behøver vel næppe nævnes.

Betjeningen ved måltiderne varicerede noget rundt om i skibet. I matrosmessen var det dæksdrengen, der dækkede bord, hentede maden i kabysen og siden tog bakstørnen, dvs. vaskede op, og som til lægsgevinst havde han også bådsens og tømmermandens lille tomandsmesse. Inde hos smørerne gik det mere formløst til; En gik efter øl, mens en anden luntede ud i kabysen efter maden, og så tog de baksstørnen, som de var venner til - eller stak et stykke chokolade eller en pakke cigaretter til dæksdrengen, der så tog de par tallerkener med. Aspiranterne måtte også klare sig selv, mens officers- og assistentmesserne var bedre kørende. Der var en messedreng, som efter gammel tradition hed Peter, ganske uanset hvilket navn han havde med hjemmefra. Han skulle naturligvis dække bord, og her var der hvid dug, pænt porcelæn, glas og pletbestik, alt med kompagniets mærke på, så det kunne tage sig helt nydeligt ud, når først Peter havde fået taget på det. I salonen var det naturligvis endnu en tak finere. To ungtjenere, klædt i hvide jakker og sorte bukser, stod for serveringen, overvåget af hovmesteren, der som oftest stod henne i døren og var klar til at gribe ind, hvis noget truede med at gå galt. Her blev fadene selvfølgelig budt rundt, hvis da ikke ligefrem skibets bevægelser

forbød det. Blev de voldsomme, kunne det blive nødvendigt med slingreribber på bordene, men inden det kom dertil, havde man en tid kunnet klare det ved at stænke dugene med vand - så stod tallerkener og fade faktisk rigtig godt fast.

Lodsen kom om bord ude ved fyrskibet Elbe 1, og så gik det stille og roligt ind på Elben, der på sin nederste strækning ikke var særlig spændende - på begge sider et lavt, gråt og konturløst landskab, så det interessanteste var selve trafikken på floden, der var ganske livlig. Nogle timer senere blev der skiftet lods og efter endnu et par timers sejlads nåede skibet op til Hamburg. By og havn viste stadig mange spor af krigen, så de ødelagte kajer her og der, de røgsværtede pakhusemure og nogle krøllede og rustne kraner var selvsagt det, som faldt mest i øjnene fra skibet, men der blev taget fat, og der sporede en undertone af optimisme, som var alle sikre på, at det nu gik mod lysere tider, og det kom jo også til passe.

Skibet var dårligt kommet til kaj, før det nærmest vrimlede med folk, der havde ærinde om bord: toldere, havne- og karantænemyndigheder, repræsentanter for agenten, stevedorer, skibshandlere og fem gæng havnearbejdere à den sædvanlige halve snes mand, hvilket var et gæng til hver luge. Efter en kort palaver med 1. styrmand og stevedoren gik de i gang med at passe spil og bomme til, åbne luger, løfte skærestokke op og lande dem på dækket, og da der åbenbart var gods nok til skibet i pakhuset langs kajen, var lastningen snart i gang.

Skønt det altså var havnearbejderne, der tog det egentlige slæb, holdt lastningen

alligevel adskillige af besætningen i sving. Der var styrmændene, der dels skulle forholde sig til, hvor de forskellige partier skulle placeres, dels løbende måtte kontrollere, at de også blev det, foruden at de naturligvis måtte påse, at almindelige sikkerhedsbestemmelser blev overholdt og meget andet. Som regel holdt de også en eller flere af aspiranterne i ånde, som stik-i-rend-dreng, som vagt i et lastrum, hvor der var let tilgængeligt gods, som kunne være for fristende for svage sjæle, som tallymand, hvor der var behov for at holde regnskab med det lastede - eller noget helt syvende - men det var nyttig lærdom. Så var der et par matroser eller letmatroser, som ved aftenstide riggede lys til i lastrummene og på dækket, hvis den faste belysning ikke var tilstrækkelig. De flytbare lys var såkaldte sole, ikke stort andet end en fatning med en meget kraftig pære og en skærm af blik. Solene blev tilsluttet stikkontakter oppe på dækket, som der ikke overraskende ofte var overgang i, og så måtte man have fat i elektrikereren, der i øvrigt ofte havde fuldt op at gøre med de elektriske spil, hvor der også tit var kortslutning, forårsaget af en uheldsmæssig konstruktion af de sædvanligt anvendte Thrige-spil, så der desårsag alt for ofte kom vand ind, hvor der bestemt ikke skulle være vådt. Herudover var der selvfølgelig folk i maskinen, som sikrede, at den nødvendige strøm var til rådighed, og endelig, som altid ved land, en vagtmand, der havde tilsyn med landgang og fortøjninger og prøvede at kigge mistænkelige personer ud, der tilsyneladende ikke havde noget at gøre om bord. Men sådan nogen var der næsten alle vegne - ikke bare i Ham-

burg - så ved land gik man aldrig fra sit lukaf uden at låse. I søen var det stik omvendt - at låse sin dør dér blev opfattet som en utilgivelig mistillid til de øvrige - eller at man selv måtte have noget utilgiveligt at skjule.

Et par dage efter ankomsten var man færdig i Hamburg, og så gik det videre til Rotterdam og derfra til Antwerpen. Nu var ankomst og afsejling allerede ved at være rutine også for de nye unge; Man begyndte at forstå, hvad der foregik, at kende procedurerne og sin egen plads, vidste hvilket klys slæbetrossen skulle ud af, hvilken wirc, der skulle bruges som spring, og hvor mange slag man skulle have om pullerten for at kunne holde den og - nok så vigtigt - begyndte at få fornemmelsen for, hvor meget der eventuelt skulle skrankses på wiren, så den ikke sprang.

I Rotterdam blev der lastet med havnens kraner, nogle tårnhøje bæster, som nødvendigjorde, at antennen mellem masterne blev rigget ned, og så havde kranerne i øvrigt så stor rækkevidde, at de kunne nå ud til en lægter, som lå på ydersiden af skibet, altså en udlægning på ca. 30 meter. Slæng efter slæng - et par tons hver gang - forsvandt ned i skibets bug, uden at det endnu synede af meget oppe fra dækket, men arbejdet kunne efterhånden ses på 1. og 2. styrmand, der ikke havde fået megen sammenhængende søvn siden ankomsten til Hamburg. De fik bevæget sig en del - ned i lasten for at kontrollere stuvningen og måle ledig kubik, op på 1. styrmands kontor for at se til den jævne strøm af papirer, der landede dér, så ned på dækket for at snakke med stevedorer, sjakbajser og andet

godtfolk - og så tid til en hurtig kop kaffe, mens tal og overvejelser fortsat kværnedede inde i hovedet. Intet under, at de så trætte ud, men blev arbejdet ikke gjort ordentligt her, ville det svie til dem i den anden ende, når der nogle måneder senere skulle losseses på destinationerne ude i Østen.

Andre kunne tage det lettere, så der var en del, især af de yngre, som måtte en tur i byen efter udskejning. I Hamburg var Reeperbahn *a must* - i hvert fald, hvis det var første gang, man var i byen - så man var på Zillerthal og drak øl af store krus, mens et tyrolerorkester - tykke lyserøde mænd i korte *Leederhosen* - sørgede for øredøvende musik, der åbenbart krævede, at gæsterne skrålede med, sprang op og ned og trampede i takt. I Rotterdam var der også gang i løjerne, og også her kunne man få et konstant indblik i syndens verden ved at tage en tur ned ad Schipperstraat, bordelgaden, hvor luddere i alle aldre og vægtklasser i mere eller mindre pikant påklædning udstillede yndighederne i vinduerne i grelt rødt lys. En stærk oplevelse, som rokkede ved ubefæstede sjæles foresillinger om hollandsk dyd og ærbarhed.

Oven på Hamburg og Rotterdam oplevedes Antwerpen som en fredelig by. Selvfølgelig var der også her havnebeværtninger med musik og øretæver, men bare et par gader op lå de små værtshuse næsten dør om dør - nogen påstod, at der var ca. 5000 af dem - og de var fredelige, en sand lise for den, der trængte til at hvile hovedet lidt. Normalbemandingen var oftest en ældre kone og en kat, og så *kunne* der være en jukeboks, som kun sjældent blev fodret. Her kom ingen alvorligt til skade.

I Antwerpen var det i øvrigt sådan, at Ø.K.s skibe altid lå ved kajen langs Schelde ret tæt på byens centrum og ikke langt pøker i vold ude i et havneområde som i Hamburg og Rotterdam. Her lå som regel et par Ø.K.-skibe, ved denne lejlighed ikke mindre end fire på striben, der optog godt 600 meter kaj. Det så ret flot ud og stivede nationalfølelsen godt af. Her kom passagererne også om bord, så et par drenge og jungmænd blev sat til at slæbe kufferter, hvoraf nogle blev stuvet af vejen i et særligt dertil indrettet rum, mens det, som skulle bruges under rejsen, blev båret op i kabinen. Passagererne tilhørte hovedsagelig to kategorier: Ø.K.s egne funktionærer på vej til eller fra et af kompagniets mange kontorer ude i verden, og velhavende mennesker, danske og udlændinge, der under afslappede og komfortable former nød et par måneders sørejse med anløb af mange spændende steder undervejs. Men de satte deres præg på skibet; Nu var der steder, hvor støjende adfærd absolut ikke var velset, steder, hvor man slet ikke måtte komme, hvis man ikke havde et legitimt ærinde, og kompagniet forventede naturligvis også, at i hvert fald skibets officerer var præsentabelt klædt, når de kom inden for passagerernes synsvidde.

Omsider var man færdig i Antwerpen, sidste nordeuropæiske havn, og så var det slalomscjads ned ad den bugtede Schelde, der i øvrigt på sit sidste stræk før Nordsøen løber gennem Holland. På vejen ned havde dæksbesætningen travlt med at gøre søklar, lægge bomme, skalke luger og rydde op på dækket, og alt var da også ship-shape, da man sagde farvel til lodszen ved Vlissingen



Lapsalving af stålwire: Som en gammel sømand fortalte: »Det mest beskidte arbejde om bord, et arbejde der som regel udføres et godt stykke tid, før man kommer i havn, så man kan få tjæren vasket og slidt af, før man skal i land og håndtere sartere sager.« (G. Sandemann Rasmussen: På sporet - jeg gik mig over sø og land. Århus 2003). (Foto: H&S)

*Blacking of steel wire: As an old sailor described it: »The filthiest work on board, which is generally carried out well before arriving in harbour so you can get the tar washed off and scraped away before going ashore and putting your hands on more delicate things.« (G. Sandemann Rasmussen: På sporet - jeg gik mig over sø og land. Århus 2003). (Photo: DMM)*

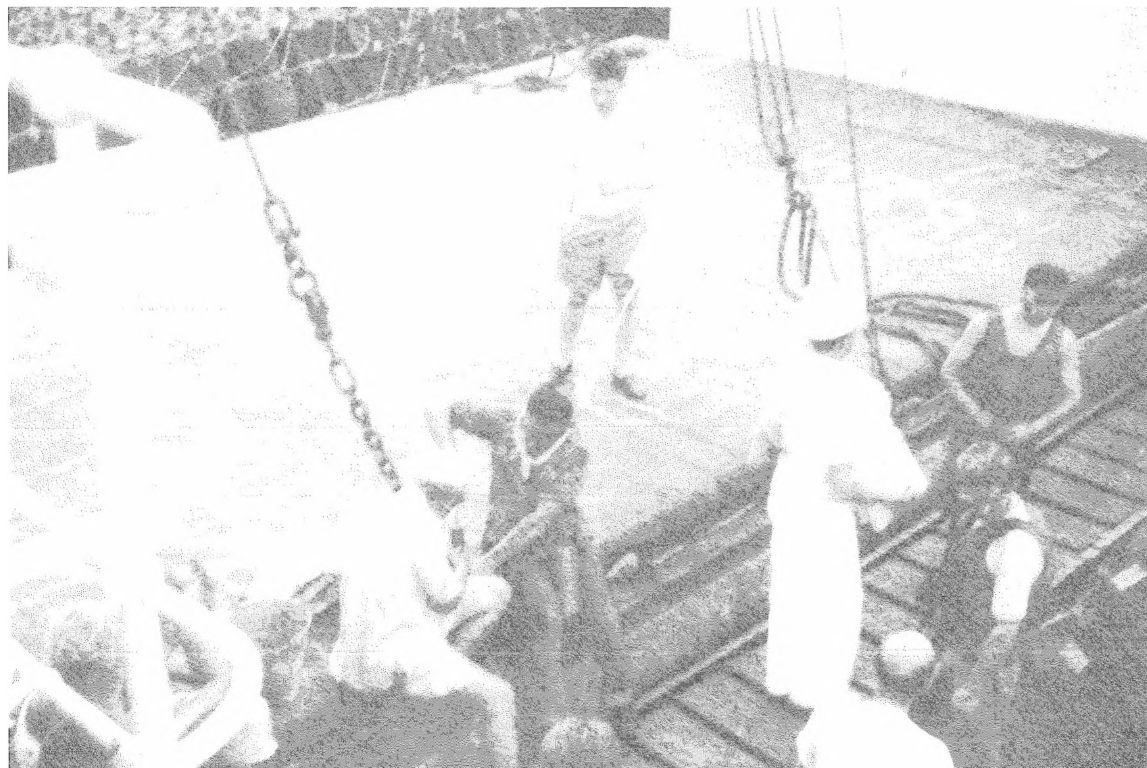
fyrskib og satte kursen ned mod Den Engelske Kanal. Og så blev der omsider tid til at få hvilet lidt ud efter et par hektiske uger. Søvagten var sat, og nu ville de næste seks døgn forventeligt byde på fredelig og rar sejlads, om man ellers kunne tro vejr-meldingen - ned gennem Den Engelske Kanal, over Biskayen, langs Spaniens og Portugals Atlanterhavskyst, gennem Gibraltarstrædet og ind i Middelhavet og så op til næste lastehavn, Marseille.

Det gode vejr blev brugt til at overhale

lossegrejerne; wirer og tovværk blev efter-set og udskiftet, hvor det var nødvendigt, og de tunge jernblokke blev skilt ad, renset, smurt og samlet igen. Ved wiresplejsning satte bådsen ofte en jungmand sammen med en af de gamle matroser, og det blev så knægtens første indføring i denne vanskelige disciplin, for dette her var før søfartsskolernes tid. Det vil sige med en enkelt undtagelse, nemlig Lauritzens søfartsskole i Kogtved vest for Svendborg, men eleverne herfra gik vist i det store og

Bådmanøvre om bord i M/S MALACCA 1951.  
(Foto: H&S)

*Boat manoeuvre on board the M/S MALACCA 1951.  
(Photo: DMM)*



hele (og meget rimeligt) til rederiet Lauritzen selv.

Og så blev der holdt bådmanøvre en formiddag, men der var varskoet om det i forvejen, så da signalet lød, gav det ikke anledning til nogen form for panik, men førte blot til, at alle ombordværende bortset fra kaptajnen og den nødvendige vagt på bro og i maskine mødte på båddækket ved den af de fire redningsbåde, de var udstukket til. Stort set alle fandt den rigtige båd, og da nogle få, som ikke selv kunne finde ud af at tage redningsvesten rigtigt på, var blevet hjulpet til rette, blev manøvren afblæst igen.

Da man nærmede sig Gibraltarstrædet, blev skibstrafikken ret intens - så godt som alle skibe, der sejlede fra Nordamerikas østkyst og Nordeuropa til Middelhavet, det nære, mellemste og fjerne Østen, Østafrika, Australien og New Zealand og omvendt skulle igennem dette knap 20 km brede stræde - og da der yderligere sås krigsskibe, sandsynligvis fra Gibraltar, som stadig var en stærk britisk flådebase, blev flaget sat, hvad der ellers ikke var normal praksis i søen.

Opholdet i Marseille blev ret kortvarigt, for der ventede sjældent ret store kvanta her, og altså heller ikke denne gang. Trods de foregående seks døgn i søen og et male-risk og syndigt ry fra romaner og Jean Gabin-film trak byen heller ikke stærkt i besætningen, og de få, der nåede en tur i land, vendte som regel tilbage med det indtryk, at Marseille »ikke var noget særligt«, hvilket sandsynligvis skyldtes, at MADURAs kaj lå langt pokker i vold i forhold til den gamle bykerne og den begrænsede tid, som

var til rådighed, og at bebyggelsen i området inden for rækkevidde var en ret ucharmerende blanding af pakhouse, industri og moderne beboelse. Noget syndigt og fristende var ikke rigtigt til at få øje på.

Så var Genova langt mere tiltrækkende. Byen ligger utrolig smukt ved Den Italienske Riviera, og i halvtredserne havde haven og byen endnu ikke bredt sig mere til siderne, end at de set fra søen udgjorde et sluttet hele - byen, der gror op ad Appenninernes skråninger, og den centrale gamle havn, der domineredes af fyrtårnet La Lanterna, opført engang i 1500-tallet. Her kunne man nok regne med en fire-fem dages ophold, så her hævdede de fleste en passende sum i lire.

Den enkeltes pengeregnskab med kompagniet ordnedes på den måde, at der i overensstemmelse med sømandslovens bestemmelse var udstedt en såkaldt afregningsbog til pågældende. Heri blev måned for måned indført, hvad sømanden havde af indtægter, dvs. den faste hyre, evt. overtid og evt. tillæg, og så blev der indført, hvad der blev trukket. Det kunne dreje sig om kontanter, der normalt blev bestilt inden ankomst og udbetalt i den lokale valuta efter gældende kurs, endvidere om indkøb om bord af drikkevarer, tobak, chokolade og andet hos hovmesteren, og endelig eventuelle faste månedlige udbetalinger til andre som hjemmenværende hustru eller andre pårørende, eventuelle kreditorer eller måske til en opsparing i et pengeinstitut. En sådan fast udbetaling blev iværksat ved udstedelse af en såkaldt træk-seddel, der angav beløbsstørrelse og modtager. Herudover var ethvert dansk konsu-

lat i øvrigt forpligtet til vederlagsfrit at hjemsende penge for søfarende, en måde, der på dette tidspunkt stort set ikke mere blev brugt af nogen.

Genova var en charmerende og hyggelig by med et leben, der forbavtede første-gangsbesøgende. Man levede tilsyneladende for en stor del på gaden, lukkelov syntes der ikke at være noget, der hed, og hvor man vendte sig, var der indbydende trattoria'er og andre bedesteder. Så søfolk, der sejlede på Italien, fik lært at sætte pris på

pasta og især vin, længe før Skjold Burne og Børge Olsen i øvrigt lærte danskerne det. Og så var der - det lader sig ikke skjule, og det er der da heller ingen grund til - ganske mange søde unge og imødekom-mende signorina'er med stor forståelse for mange søfolks elementære behov, og da alt dengang var ret billigt, er det ikke mærkeligt, at Genova var en populær anløbshavn.

I Genova blev MADURA fuldladet; Ikke alene var lastrummene blevet fyldt op, i nogle tilfælde helt op mellem skærstokke-

Poser med kaffe, købt i 1951 i Port Said af forfatteren, da han passerede Suez forhyret om bord i Ø.K.s M/S KINA. (Foto: Kirsten Jappe for H & S)

*Bags of coffee bought by the author in 1951 in Port Said, when he was passing Suez while he was signed on aboard the ØK ship M/S KINA. (Photo: Kirsten Jappe for the DMM)*

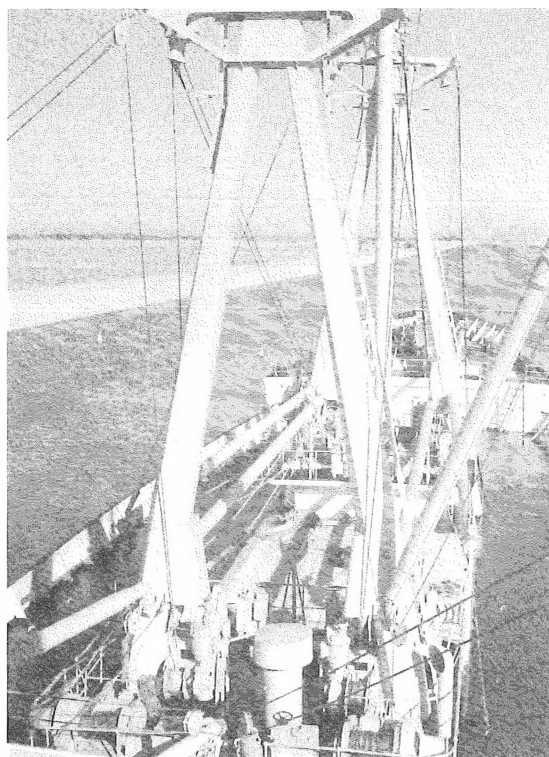




ne, men der blev også lastet et parti kemikalier i tromler på fordækket, så 2. styrmand kunne nu gå i gang med at tegne sine lasteplaner færdige. Fra Genova gik det sydpå langs Italiens vestkyst, foreløbig til Messinastrædet. Nogle timer før strædet passeredes den lille ø Stromboli, en til stadighed aktiv vulkan, som om natten krones af et rødt lysskær. Så igennem det ret smalle Messinastræde mellem sagnverdenens Skylla og Charybdis, som man dog hverken så eller hørte noget til, og med Messinastrædet vel agterude kunne kursen sættes syd om Kreta mod Port Said.

Port Said blev for »de nye« det første møde med Orienten. MADURA fik nogle timer her, før den næste sydgående konvoj gennem Suezkanalen skulle afgå, men mulighed for at gå i land var der ikke, dog fornemmedes det umiddelbart, at folkelivet var intenst, støjende og farverigt. En mængde kadrejere kom på siden med deres små både, hvorfra de falbød deres varer, spraglede tørklæder, udskårne figurer, lightere, frugt og meget andet - alt very cheap, hvilket dog ikke forhindrede, at den stædige køber sagtens yderligere kunne presse prisen ned til det halve eller endda mindre.

Sidst på eftermiddagen var der afgang. Kanallødsen var englænder som det overvejende flertal af hans kolleger, og der hvilede i det hele taget - dette var før Suezkrigen - et sindigt engelsk præg over både Port Said med havnefrontens hvide huse i *colonial style*, over de passerende skibe, hvoraf majoriteten sejlede under *the Red Duster*, og over hele proceduren for kanaltrafikkens afvikling.



M/S SIMBA, 8.562 brt. leveret 1955 fra Burmeister & Wain. Skibet passerer her Suez Kanalen oktober 1958. (Foto: H&S)

*M/S SIMBA, 8,562 grt., delivered in 1955 from B & W. The ship is seen here passing the Suez Canal in October 1958. (Photo: DMM)*

Ude i stævnen af MADURA blev der rigget en kanalprojektør til, hvormed man om nødvendigt kunne orientere sig i nattemørket. Den blev om natten fast bemannet med skibets elektriker og en jungmand eller letmatros, som i løbet af vagten kom til at fryse gudsjammerligt, hvis de ikke havde klædt sig fornuftigt på, for ved nattetid kunne ørkentemperaturen falde til om-

kring frysepunktet. Selve sejladsen var i øvrigt ikke ophidsende; Den foregik i en på lange stræk snorlige bred rende i det lave sandlandskab, hvor kun et par småbyer og nogle palmetræer skabte lidt variation. Ud på natten blev der ankret i Great Bitter Lake, mens man ventede på, at en nordgående konvoj skulle passere, og så gik det videre mod Suez, som blev nået den følgende dags formiddag, og hvor endnu et par kadrejer forsøgte lykken, mens man ventede på båden, der skulle afhente kanallodsen.

Det Røde Hav var ikke rødt, men blå - og varmt. Skønt man jo altså var ude på havet, holdt temperaturen sig pænt omkring de 30° om dagen og kom næppe under de 20° om natten, så der var flere, som fandt lukket aldeles for varmt og fandt sig en krog at sove i ude på dækket. Den fornøjelse blev dog ødelagt allerede den følgende nat, hvor MADURA uden varsel blev invaderet af vandregræshopper i enorme mængder. Disse store insekter sad tæt alle vegne, man trådte uundgåeligt i dem, hvor som helst man færdedes på dækket, og man kom uvilkårligt til at tænke på ægypternes ottende bibelske plage. Da det lysnede den følgende morgen, kom der naturligvis gang i spuleslanger og koste, men det varede længe, før de sidste spor af græshopperne var ude af alle kroge.

Og så blev der i øvrigt lejlighed til at tjekke loggen, for et par af de små øer i den sydlige del af Det Røde Hav ligger på kurslinjen og præcis 100 sømil fra hinanden, og da der ingen strøm er i det hav, er det jo en smal sag at konstatere den eventuelle forskel på den faktiske distance og loggens visning.

Fire døgn efter at have forladt Suez nåede MADURA Aden, dengang en britisk kronkoloni. Aden var en meget varm og støvet by, der som baggrund havde høje rødlige bjerge, som så ud til at dirre i varmen. De eneste, der så ud til at nyde klimaet, var de mange pågående fluer. Havnen var stærkt trafikeret, dog uden at der var den store godsomsætning, for langt de fleste skibe kom alene for at bunkre, og det gjaldt også MADURA, der som de øvrige skibe lå fortøjet mellem bøjer ude i havnebassinnet.

Britisk konservatisme fornægtede sig ikke, for her i halvtredserne havde proceduren ved bunkring næppe ændret sig i de foregående 30-40 år. En svær olieslange var ført ud fra et tankanlæg i land til en solidt forankret bøjle, og her blev der så koblet en slange på, hvis anden ende blev ført om bord på MADURA og forbundet med en af olietankenens fyldestudse. Når maskinen så var klar til at modtage olien, gik der besked op til broen, hvor en af aspiranterne var betroet det ansvarsfulde job at kommunikere med pumpestationen i land. Dette skete med signalflag, så aspiranten var blevet forsynet med en tavle med de forskellige signaler, og så var det ham, som signalerede, at nu kunne man pumpe, nu skulle der standses, så slangen kunne skiftes til en anden tank, nu kunne der pumpes igen, denne gang måske med forsigtighed osv., ligesom han aflæste pumpestationens oplysninger om leverede kvanta, der selvfølgelig helst skulle stemme med maskinmestrens pejlinger af tankene. Kommunikationen mellem hoveddækket og broen tre dæk højere oppe var naturligvis behæf-



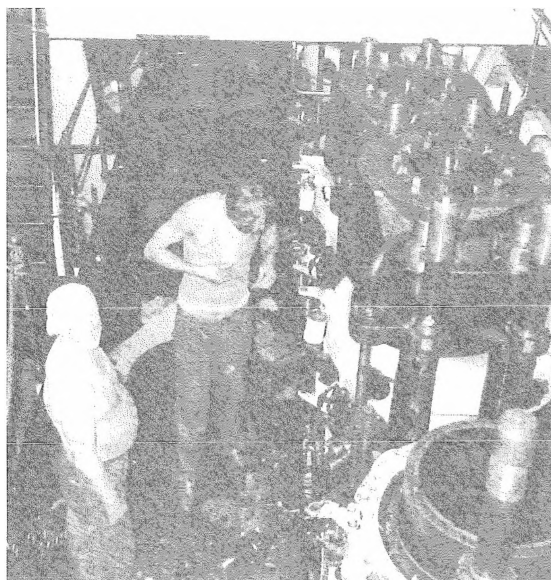
Lokal hyret arbejdskraft banker rust om bord i M/S MAGDALA, 8.648 brt. Leveret 1951 fra Nakskov Skibsværft. (Foto: H&S)

*Local hired labour knocking off rust on board the M/S MAGDALA, 8,648 grt. Delivered in 1951 from Nakskov Shipyard. (Photo: DMM)*

tet med en vis forsinkelse, så det skete engang imellem, at der løb en ton sort olie eller mere ud på dækket og ned ad skibssiden, før pumpningen blev standset. At det hele kunne have været klarer nok så hurtigt og sikkert med to telefonapparater og 3-400 meter ledning, var tilsyneladende endnu ikke faldet nogen ind. Men bevares, olien var ikke så dyr i denne del af verden.

For at få olien endnu billigere gik bl.a. Ø.K. i disse år over til at bruge *heavy fuel oil* i stedet for den hidtil brugte og noget dyrere dieselolie. Omstillingen til denne olie gav dog problemer, bl.a. kom der olie og

snavs i hovedmotorens skylleluftkanaler, der kunne blive antændt med ret voldsom virkning – sort sodfyldt røg væltede op af skorstenen, og soden svinede skorstenen, de hvidmalede overbygninger og de fine dæk til, så det næsten var til at græde over. Så blev motoren omgående standset, og ilden døde ud, hvorpå man igen kunne starte og håbe, at man blev fri for gentagelser lige med det samme. Den snavsede olie gjorde det også oftere nødvendigt at *trække stempler*, hvilket betød, at man måtte skrue topstykket af en eller flere af hovedmotorens cylindre, ved hjælp af patenttjeler løf-



Tredje maskinmester samt smører om bord i M/S MALAYA 1951 i færd med at reparere et maskinhavari. (Foto: H&S)

*The third engineer and the greaser on board the M/S MALAYA in 1951 repairing an engine breakdown. (Photo: DMM)*

te det tonstunge stempel op og derpå rense cylinder og stempel og eventuelt skifte stempelringe og ventiler. Dette arbejde kunne naturligvis kun udføres med maskinen standset, så det skete i havn, og i troperne kunne der være måske 40-50° varmt i maskinrummet, så det var lige før, man havde ondt af de arme beskidte og svedige djævle, som måtte knokle med det.

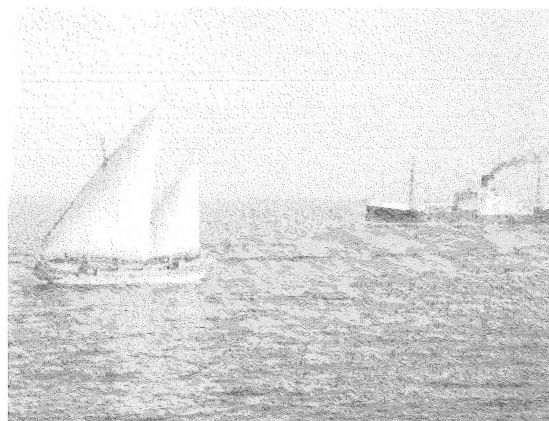
Da man var færdig med oliefyldningen, var der ikke mere at blive i Aden for, så MADURA fortsatte rejsen med Penang som næste destination. Distancen er 3344 sømil, dvs. ca. ti døgn for MADURA, og i første

omgang blev kursen sat syd om den solsvedne ø Sokotra og videre mod sydspidsen af Ceylon, som endnu ingen havde fundet på at kalde Sri Lanka.

Her i halvtredserne kunne man endnu møde søgående skibe i Det Indiske Ocean, der hverken havde problemer med kul eller oliesnavs. For der sejlede endnu arabiske dhows fra Mombasa og Zanzibar på Afrikas østkyst til Bombay og andre byer på Indiens vestkyst, som der havde gjort det i måske tusind år. En rejse over åbent hav på godt 2500 sømil - eller mere end tre gange den distance, de gamle nordboer måtte sejle for at komme fra Norge til Island. I sommermånederne kunne man stadig være heldig at se en tungt lastet dhow mellem den fugtige sydvestmonsuns regnbyger, plat for vinden med de våde, trekantede sejl spændt ud og blot med en enkelt mand til rors. Der var noget Tusind-og-én-nat over det. Om vinteren gik det så hjemad

Arabisk dhow i bugten ved Aden. (Foto: H&S)

*Arabic dhow in the bay at Aden. (Photo: DMM)*





Spuling af dæk (Foto: H&S)

*Washing the deck. (Photo: DMM)*

igen, nu i klart solskin med den tørre nordøstmonsun i ryggen.

Livet om bord på MADURA faldt efterhånden ind i en behagelig rytme. Vejret var som venteligt godt og temperaturen tilpas her ude på det åbne ocean. Vagterne afløste hinanden, som de skulle, uret blev stillet frem hver nat, da det gik mod øst, alle var nu stort set fortrolige med det arbejde, der ventedes af dem, og man havde lært hinanden at kende og fundet ud af, hvem man havde interesser sammen med og i øvrigt sympatiserede med. Lukkede klipper opstod dog sjældent; man kunne stort set omgås de fleste, dog med den af alle accepterede dæmper, der lå i at tilhøre forskellige kategorier og sociale lag. Så 1. styrmand spillede bestemt ikke seksogtres med kokken og donkeymanden, men en maskinassistent *kunne* godt drikke en enkelt øl i matrosmessen.

De sociale forskelle, som altså var der, afspejlede naturligvis de datidige forhold i det øvrige samfund og måske også et behov for at have en etableret plads i hierarkiet, som ikke er så udtalt mere. Vore dages søfolk sejler et par måneder for så at blive afløst, og så er de næste par måneder deres egne, vel oftest tilbragt hjemme hos familien. Tiden ude får let karakter af noget midlertidigt, som skal overstås, og omgangsformerne er blevet meget mere afslappede. Alle får nu den samme slags mad på samme slags tallerkener og spiser den ofte i det samme rum, hvad de færreste ser noget mærkeligt i, og man er dus fra top til bund, hvad alle har vænnet sig til.

Men sådan var det ikke til søs i halvtredserne – og for den sags skyld heller ikke i

land. Man var ikke dus over en bank – den menige besætning var det uden videre, men officererne var ikke umiddelbart indbyrdes dus, de yngre blev det dog normalt ret hurtigt, mens det overhovedet ikke faldt de ældre officerer ind at være dus med nogen som helst om bord. I dag finder man det også latterligt med datidens mange messer, men de havde klart en funktion, og lad så være, at man nok kunne have slået et par af dem sammen. Det lange ophold om bord, halve, måske hele år, gjorde naturligvis, at skibet i langt højere grad måtte gøre det ud for et hjem.

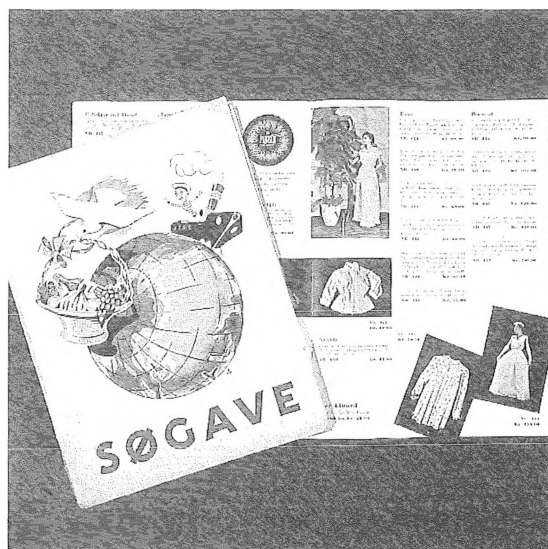
Og her kom det sociale skel ind. Officererne havde en formel, kompetencegivende uddannelse, de var fastansatte funktionærer i Kompagniet og følte – de fleste af dem i hvert fald – at de var i gang med en karriere, der burde ende med en topstilling om bord eller måske i land. Så de forventede og fandt det rimeligt, at Kompagniet synligt anerkendte dem, dels med en anstændig gage, dels med ordentlige forhold om bord, pæne beboelsesforhold, til måltiderne ren hvid dug på bordet, pænt service og ordentlig betjening og i fritiden mulighed for samvær med mennesker på samme intellektuelle niveau. Så messen og den rygesalon, der efterhånden også kom i skibene, havde en klar funktion som fristeder, hvor man under afslappede former kunne være sammen med sine lige. Og andre grupper havde naturligvis også deres behov for uforstyrret at kunne være sig selv.

Skibets lilleverden lignede altså i meget det samfund, det kom fra, og en lukket verden var det heller ikke, for man kunne stadig følge med i, hvad der skete ude i den

store verden og hjemme. Lyngby Radio sendte dagligt en radioavis, som det i mange skibe var god skik, at telegrafisten renskrev på maskine og satte op på en opslags-tavle, og den mere personlige kontakt med hjemmet kunne opretholdes med radiobreve, telegrammer til særtakst. Skulle en festlig begivenhed hjemme markeres, klarede den moderne teknik også det, for oppe hos gnisten fandtes et katalog fra firmaet Gaveradio, og her kunne man så vælge en gave og skrive en hilsen, og så gik det hele telegrafisk hjem til firmaet, der tog sig af det videre, mens gnisten sørgede for, at gaveren blev trukket for beløbet med omkostninger. Herudover var der naturligvis almindelige breve, der dog ofte kunne være længe undervejs og undertiden først nåede frem med adskillige landes poststempler og eftersendelsesadresser på en række mæglerkontorer på skibets rute.

På sjettedagen efter afgang fra Aden passeredes Ceylons sydspids, og kursen blev nu sat mod Penang, dvs. mellem Sumatras nordspids og Nicobarerne, den gamle danske øgruppe, som på afstand ser grønne og indbydende ud, men som viste sig at være et feberhovede, som vi definitivt måtte opgive i 1848. Allerede timer før MADURA nåede frem til Penang fornemmedes en diffus duft af blomster, krydderier og brændt træ, som med variationer lå over farvande, kyster og byer fra Indien til Indonesien, og som blev en del af det helhedsindtryk, Østen vist dengang gjorde på europæere, der kom ad søvejen – vel dengang endnu de fleste.

Penang-lodsen var – naturligvis – englænder, og han var klædt i hvid skjorte, hvide



Søgekatalog fra begyndelsen af 1960erne. (Foto: II&S)

*Catalogue of sea gifts from the beginning of the 1960's. (Photo: DMM)*

shorts, hvide halvstrømper og hvide sko, men han bar ikke tropehjelm, og det så man heller ikke andre europæere gøre, så det gik op for flere unge besætningsmedlemmer, at den tropehjelm, de havde købt af en kadrejer i Suez, vist ikke var fulgt med moden og altså var en fejlinvestering. MADURA blev ankret op på inderredenen, hvor der blev losset til et par pramme, og dem, der ville en tur i land, måtte selv arrangere sig med ejeren af en af de mange sampaner i havnen, i øvrigt den almindelige bådtype fra Burma og rundt Malaccahalvøen til det daværende Fransk Indokina.

Der var nu ikke meget at losse i Penang, så allerede næste morgen gik det sydpå i



Malaccastrædet til Port Swettenham, nu kendt som Kelang, en dengang ret ubetydelig by, og da der heller ikke var meget gods hertil, gik det snart videre til Singapore.

Man var ikke et øjeblik i tvivl om, at den britiske kronkoloni Singapore var en meget stor og vigtig havneby. Alle søfartsnationer af betydning var repræsenteret her med Storbritannien som absolut førende. Store P&O-linere dominerede nok billedet, men også cargolinere fra dette og andre engelske linjerederier fyldte godt op, og der var også plads til andre som fx et par Ø.K.-skibe, en af de hvide Bangkokbåde og et andet M-skib, og et par Mærsk-skibe, som på dette tidspunkt endnu var gråmalede – den blå skrogfarve kom først fra engang midt i 1950'erne – og derudover var næsten hver ledig plads fyldt med sampaner, pramme og junker, hvoraf mange tjente som husbåde. De store hvide bygninger ud mod havnen var bygget i den fra Port Said og Aden allerede kendte engelske colonial style og signalerede soliditet og uforanderlighed, så man skulle et lille stykke op i byen for at opdage, at den absolutte hovedpart af indbyggerne hverken var europæere eller malajer, men kinesere, og at det meste af bebyggelsen derfor logisk nok var i kinesisk stil. Den skyline, som siden skulle komme til at præge Singapore, var der end ikke tilløb til på denne tid.

De fleste, der havde tid til det, måtte naturligvis en tur i land – enkelte, de mere kulturelt orienterede, som mente at kunne deres Kipling, op på Raffles Hotel for at nyde en five-o'clock-tea i de rette pompøse omgivelser, mens andre, som gik efter det

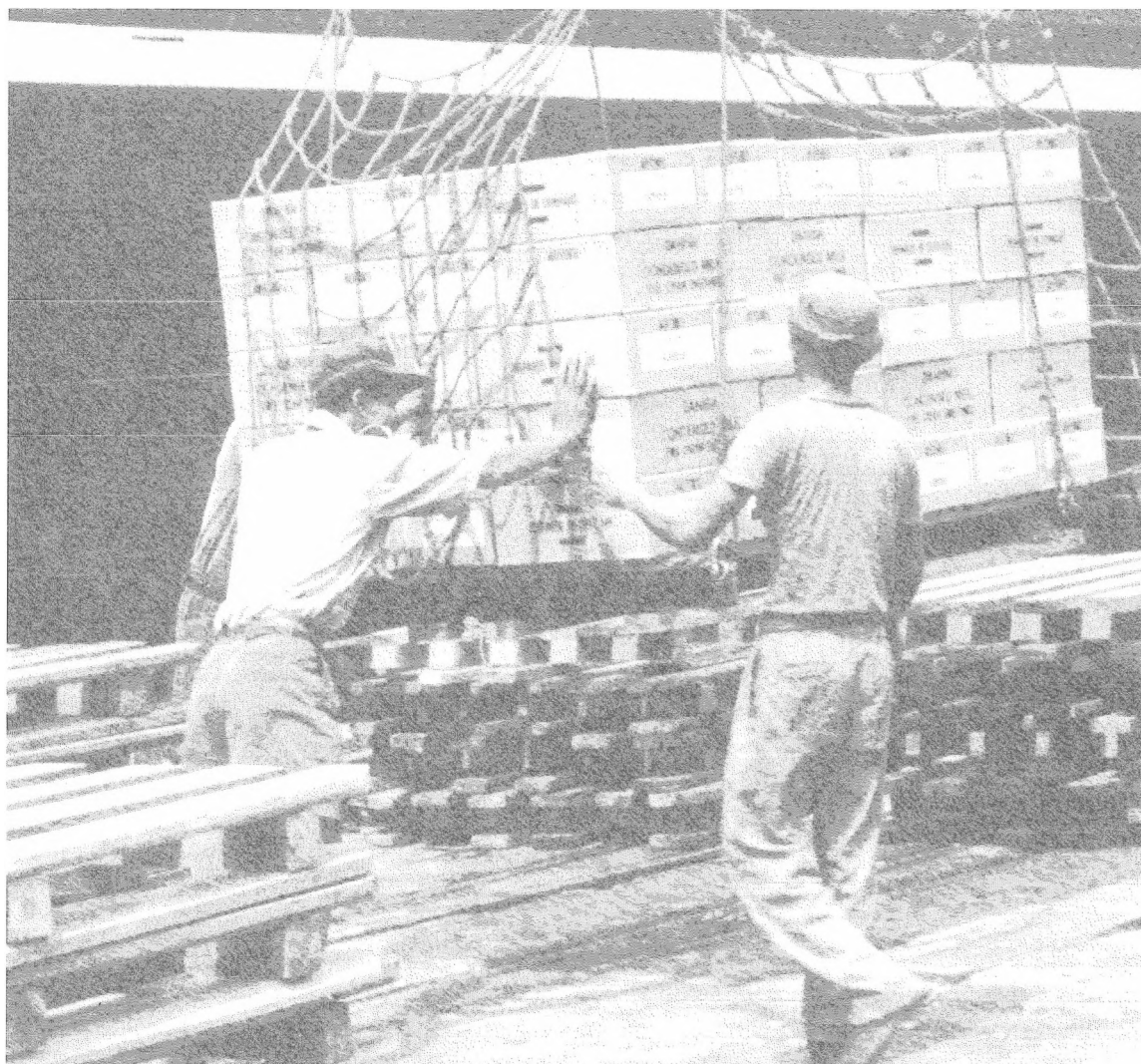
lidt mere løsslupne, trak op i byen for at spise peking-and og andre kinesiske lækkerier – og så i øvrigt for at finde ud af, hvad byen ellers kunne byde på.

Et par dage senere var der lossen, hvad der skulle losses i Singapore, og så gik det østud af Singaporestrædet, og nogle timer senere stak MADURA næsen ud i Det Sydkinesiske Hav, hvor kursen blev sat nordpå, for næste destination var Bangkok, dvs. ikke helt Bangkok, for Menamfloden havde hverken plads eller vanddybde til de store M-både, så der skulle ankres op ved en lille ø ud for flodmundingen, Koh Si Shang, hvor der skulle losses til lægtene, der så blev slæbt op til Bangkok.

Der var ingen problemer med at finde Koh Si Shang og få timer efter, at ankeret var faldet, kom en lille bugserdamper med fire lægtene på slæb på siden af MADURA, og damperen medbragte mere end det, nemlig ca. hundrede havnearbejdere, som umiddelbart tog MADURAs hoveddæk foran og agten for midtskibsbygningen i besiddelse og delte det imellem sig, så hvert gæng å vel en halv snes mand fik en nogenlunde passende plads at slå sig ned på.

For det var nemlig lige præcis, hvad de gjorde. Ud over hver enkelt mands beskedne bylt med personlige ejendele, der skulle række til en uges tid eller mere, medbragte hvert gæng et udvalg af flettede sivmætter, der snart blev rigget til som «tag», læsejl og liggeunderlag. En af dem, der fungerede som kok, havde kogekar, ris og andre råvarer, brænde til at koge maden over og bananpalmeblade, der tjente som tallerkener for maden, der i øvrigt blev spist med fingrene. Gængene havde dog





Ø.K. båd lossere kondenseret mælk i Bangkok. Kondenseret mælk, eller tørmælkspulver, har længe været en vigtig del af Ø.K.s aktiviteter. Således også i dag, og for en del gamle Ø.K. sejlere må det, nu hvor kompagniets hovedkvarter er flyttet til Singapore, og skibene er solgt, være noget vemodigt at vide, at mælken – nu EAC Nutrition – står for omkring 30% af kompagniets omsætning. (Foto: H&S)

*ØK boat unloading condensed milk in Bangkok. Condensed milk, or dried milk powder, has long been an important part of ØK's activities. That is still the case today, and now that the company's headquarters have moved to Singapore and the ships have been sold, it must give a tinge of sadness to many old ØK sailors to know that milk – now called EAC nutrition – constitutes around 30 % of the company's turnover. (Photo: DMM)*

ikke dækket i fred og for sig selv, for dels måtte de dele det med sammenrullede presenninger, skærstokke og stablede lugedæksler, dels blev der jo arbejdet, hvilket betød, at der med få minutters intervaller blev hevet et slæng op af lugen, der så blev svunget ud over siden for at blive firet ned i lægteren, der lå fortøjet på siden ud for, så på dækket mellem luge og lægter kunne man naturligvis ikke opholde sig.

Men hen ad aften stilledes arbejdet af, og så blev der tændt små bål på jerndækket, og lidt efter bredte der sig en kryddermættet duft over hele skibet, og endnu lidt senere så man havnearbejderne sidde på hug i rundkreds omkring kogestedet med et stykke palmeblad i den ene hånd, mens de proppede i skrutton med den anden. Blev en og anden curry-fan blandt besætningen uimodståeligt tiltrukket af duften, faldt der prompte et fyldt bananblad af til ham også.

Og der kom andre om bord end havnearbejdere. En flok professionelle piger havde fast base i den lille landsby på Koh Si Shang, og når et skib ankrede op, lod en lille snes piger sig ro ud til skibet, hvor de blev vel modtaget. Det var venlige og blide piger, som førte sig frem med østerlandsk gratie, flere af dem smukke og stort set alle søde. De flyttede ind hos besætningsmedlemmerne, som man nu kunne blive enige om det, men der var naturligvis nogle streger, som ikke kunne overtrædes. Det var uden videre klart, at der ikke var piger hos officererne, og at de overhovedet ikke måtte ses på (og helst heller ikke fra) dækkene over hoveddækket, dvs. der, hvor passagererne og officererne holdt til. Så det hele

forløb stille og roligt, sine steder endda næsten »hjemligt«, for pigerne, der jo ikke havde meget at lave om dagen, gik tit i gang med lidt tøjvask, stoppede sokker og lignende – og i den sidste ende var de meget tilfredse med at blive vederlagt med et par kartoner cigaretter eller tre, som åbenbart var tung valuta i datidens Siam.

Men alt godt får en ende, og dagen kom, hvor pigerne blev roet i land, og bugserdampren trak af med de sidste lægttere og alle arbejderne, som man nu syntes, at man i hvert fald kendte de fleste af på udseendet. Her ved Koh Si Shang var en væsentlig del af MADURAs ladning blevet losset, men der var også blevet lastet, nemlig 400 tons ris i sække til Japan, og de blev stuvet ind på mellemdækket i 2- og 4-lugen.

Næste destination var Saigon, hovedstaden i, hvad der formelt stadig var Fransk Indokina, men som mere og mere blev omtalt som Vietnam. Men der var åben krig, og det franske herredømme sang på sidste vers. For besætningen på MADURA betød det umiddelbart, at anløbet udløste krigstillæg for den tid, skibet var i den definerede krigszone, og her var det i hvert fald mere berettiget end så mange andre steder, for snigskytter beskød ofte skibe på Saigonfloden, og besætningen fik udtrykkelig ordre om så vidt muligt at undgå at færdes på åbent dæk.

Der var trykkende hedt i Saigon, og stemningen var heller ikke rigtigt til en tur i land. Foran MADURA lå et af Messagerie Maritimes passagerskibe og lastede døde franske soldater, der åbenbart skulle hjem til fædrelandet; Kiste efter kiste, der en ad gangen og under militær honnør blev løf-



Ø.K.-båd laster i Bangkok. Rissække lægges i sling, før end de hejses om bord fra åben båd, der er sejlet op på siden af det danske skib. (Foto: H&S)

*ØK boat taking in cargo in Bangkok. Sacks of rice are laid in the sling before being hoisted on board from an open boat that has sailed up alongside the Danish ship. (Photo: DMM)*

tet op fra en lastbil og forsvandt i et lastrum – og det blev ved i timevis. Så det var med en vis lettelse, man kunne lade fortøjningerne gå ud på eftermiddagen, og turen ned ad floden forløb uden ubehagelige episoder.

Tre dage senere ankrede MADURA på Hongkongs red, dvs. i det smalle farvand mellem Kowloonhalvøen på fastlandssiden

og byen Victoria på øen Hongkong. Her var heller ikke nogen skyline af skyskrabere endnu, men indtrykket var imponerende nok endda. Måske et halvt hundrede damp- og motorskibe på reden, store passagerlinere, cargolinere som MADURA, mindre skibe til kystfart, færger, som besørgede trafikken mellem Kowloon og Hong-



Hongkong Red i slutningen af 1950'erne.  
(Foto: H&S)

*The Roads of Hongkong at the end of the 1950's.*  
(Photo: DMM)

kong, og motorbåde ude i alle mulige ærinder. Oh, East is East, and West is West, and never the twain shall meet påstod Kipling, men i bogstavelig forstand mødtes de i hvert fald her, for ud over alle disse skibe, store som små, af vestlig oprindelse var farvandet fyldt med kinesiske junker og fartøjer, der transporterede alt muligt, tjente som bolig for tusinder og udgjorde platforme for en udstrakt handelsvirksomhed – ikke mindst rettet mod de vesterlandske skibe. Selve landet, ikke mindst på Hongkong-siden, gjorde også indtryk dels på grund af den forrevne bjergskrænt, byen voksede op ad, dels på grund af de ret storlåede bygninger, som dominerede facaden mod havnen; det samme billede på engelsk vindskibeligthed og foretagsomhed, man havde set i Singapore, og som i øvrigt stadig prægede og fortsat præger en række storbyer som Bombay, Madras, Calcutta og Shanghai for blot at nævne nogle.

Ud over losning skulle MADURAs højtanke renses her i Hongkong. Højtankene var to tanke, bygget mellem lastrummet i forskibet og maskinrummet. De var beregnet til flydende ladning og kunne rumme ca. 1000 m<sup>3</sup>. På Filippinerne skulle der lastes 800 tons vegetabilisk olie til Antwerpen eller ordre, og afskiberen forlangte meget forståeligt, at tankene skulle være pinligt rene. Så der kom ca. hundrede kuller – europæernes dengang almindelige betegnelse på ufaglærte arbejdere i Indien, Malaya, Indokina og Kina (men af uransagelige grunde ikke brugt om arbejdere i Siam) – om bord og desforuden et par læs kraftige bambusrør. Kullerne og bambusrørene blev sendt ned gennem højtanke-

nes mandehuller, et par lastsole blev rigget til, og så gik kincserne i gang med at bygge stilladser inden i de ti-tolv meter høje tanke, og derpå tog de fat på selve rengøringen, der til afskiberens tilfredshed i løbet af et døgn tid blev gjort godt og grundigt.

Her som andetsteds blev skibet overrendt med handlende, hvoriblandt især skrædderne havde ganske god søgning. Til priser, som set med europæiske øjne var meget billige, kunne man få skjorter, kha-kitøj og habitter i skikkelige kvaliteter syet efter mål til levering en eller to dage senere eller leveret på et senere tidspunkt, hvis skibet skulle anløbe Hongkong på hjemreisen. Det kunne man også andre steder, men den almindelige mening var, at de kinesiske skræddere var de bedste, og så var der i hvert fald én ting, som var et Hongkong-speciale, nemlig kinesiske kamfertræskister, ypperligt udkårne og til rørende billige priser. Og så skal det da lige nævnes, at de uartige piger heller ikke manglede her. Mere alvorlige problemer kunne der også være en løsning på, fx tandpine, for der kunne også dukke en driftig kinesisk tandlæge op med mobil udrustning, en stol monteret med pedaler, der via en udveksling og et snoretræk drev et tandlægebor. Og så var proceduren den, at patienten »cyklede«, mens tandlægen borede. Keine Hexerei ...

Lidt slalom på vej ud mellem et par junker, der i hvert fald havde begrebet så meget af søvejsreglerne, at de vidste, at de havde «forkørselsret» under sejl. Men det gik, og efter at lodsens kvitteret, blev kursen sat, 096°, hvilket ville bringe MADURA syd om Formosa - eller Taiwan, som øen nu kaldes.

Sidst på eftermiddagen mødte man et andet af kompagniets skibe, M/S KINA, der var en måneds tid foran MADURA og nu var homeward bound. Mødet fulgte det sædvanlige ritual, kippen med flaget, flittig brug af sirenen og ivrig vinken. Mødet kom dog ikke uventet, da de respektive telegrafister allerede havde været i kontakt og udvekslet positioner og lister over officersbesætningerne, for mange af kompagniets faste folk kendte naturligvis hinanden.

Tre døgn senere var MADURA i Nagasaki, den første af de fem japanske byer, der skulle anløbes. De tre næste, Kobe, Osaka og Yokohama, var nogenlunde faste anløbshavne på Ø.K.s Østenrute, mens den femte, Otaru på Japans nordligste større ø, Hokkaido, faldt lidt uden for det sædvanlige program, men her skulle – til manges forbavselse – lastes stål til Göteborg.

Nagasaki syntes ikke umiddelbart præget af den a-bombe, der få år tidligere havde tilintetgjort en tredjedel af byen, måske fordi det havde været relativt let at retablere den overvejende lave og enkle bebyggelse, der prægede den tids japanske byer. De japanske byer løber i det hele taget lidt sammen i erindringen, her et halvt århundrede senere. Men der var et luvsligt og dog værdigt præg over dem og deres befolkninger. At landet var fattigt var tydeligt, ligeledes at det dengang var et billigt land at være i for vesterlændinge, så ud over at få det bedste ud af øjeblikket købte MADURAs besætning ind af det ret sparsomme udvalg, der var til fals. Farvestrålende teservicer og andet porcelæn, spraglede kimonoer, små knive med træskafter og –skeder og andet pænt forarbejdet turist-

kram, legetøj i en kvalitet, som man her til lands tidligere kendte som «Nürnbergkram» – og så en enkelt artikel, der kvalitetsmæssigt skilte sig ud: kameraer. Japanerne var på dette tidspunkt ved at få taget på finere optik og mekanik, så kameraer, der dog stadig var ret tydelige kopier af især tyske førkrigskameraer, Leica bl.a., var eftertragtede – og trods alt heller ikke helt billige.

I Yokohama var der arrangeret en bustur til tempelbyen Kamakura, der ligger ca. 30 km fra Yokohama, og der blev ikke mindst den 15 m høje bronzebuddha fra 1200-tallet andægtigt beundret. Sightseeing med bus var dengang en relativt ny og meget påskønnet service for søfolk, måske arrangeret af den lokale sømandspræst, måske af en servicemand, ansat af havnen eller Handelsflådens Velfærdsråd, der ydede service også på andre områder, fx udstationering af bogkasser i skibene i samarbejde med Søfartens Bibliotek og medarrangør af en fodboldturnering for tilmeldte skandinaviske skibsbesætninger (hvor det for hold med vinderambitioner gjaldt om at kigge formodet svage hold ud og for alt i verden at undgå anerkendt stærke som oftest svenske besætninger, der tog sagen meget alvorligt og slet ikke havde øje for, at det primært handlede om en halv fridag på græs og nogle store bajere i skyggen, når alt sparkeriet var overstået).

Det var i øvrigt ikke så mærkeligt, at de japanske kameraer var i høj kurs, for mange yngre folk havde nu andre interesser end dem, man sædvanligvis forbandt med søfolk som fx bygning af flaskeskibe. Nej, nu var bl.a. fotografering in, og det kunne



ligefrem føre til, at man indrettede et mørkekammer og deltog i fotokonkurrencer.

Der var koldt i Otaru, der ligger på 43° N og har et klima, som minder om det danske, men der var ganske interessant, for MADURA kom til kaj ved et stålvalseværk, der forvandlede scrap-iron til nye stålplader, og man kunne frit gå rundt og studere hele den imponerende proces – især så man med en vis gysen på arbejdere, der nonchalant næsten dansede rundt på kanterne af nogle store beholdere, fyldt med glødende og smeltet jern, som de ragede slagger af med nogle lange river. Bare ét fejltrin ...

Med stålpladerne til de svenske skibsværfter vel om bord blev kursen sat mod syd, for næste anløbshavn var Manila. En uge i søen med pænt vejr, hvor det dag for dag blev varmere. Og nu havde man nået et tidspunkt på rejsen, hvor der indtrådte forandringer på et område, alle interesserede sig for, nemlig kosten. De hjemlige kartofler var ved at slippe op, så nu stod den stedse hyppigere på ris og pasta, og de æg, der blev indkøbt, hvor man kom frem, svarede ikke altid ganske til de vante forestillinger om æg. Men ingen led nød. Mange fandt det værre, at øllet også var ved at slippe op efter i nogen tid at have været rationeret med én øl pr. mand pr. dag. Men de gamle, der kendte turen, kunne trøste: Filippinerne San Miguel-øl var aldeles udmærket, hævdede de, hvilket da også viste sig at passe.

Filippinerne var det andet land, MADURA anløb, som var præget af USA. Men mens japanerne i forholdet til besættelsesmagten virkede desorienterede, fulde af

forundring over det, amerikanerne gjorde – men måske nok så forbavsede over det, amerikanerne som sejrherre ikke gjorde, så havde den tidligere amerikanske koloni Filippinerne tilsyneladende helt accepteret *the American way of life* med jukebokse, country-musik og Coca Cola, der var smurt tykt ovenpå et gammelt lag spansk kultur.

Det var i hvert fald det flygtige indtryk af storbyen Manila, hvor losning og lastning var ret hurtigt overstået, hvorpå MADURA anløb en række større og mindre pladser, hovedsagelig for at laste kobra, dvs. afskallet og tørret kokosnød, til Soyakagefabrikken i København. I de større byer som Iloilo, Cebu og Zamboanga kom skibet til kaj, på de mindre pladser blev der lastet fra pramme på åben red. Der var ret varmt med høj luftfugtighed, så selv med et minimum af klæder svedte man bravt, og med kobraen fulgte der en del småkravl med, især nogle små sorte biller, meget naturligt kaldet kobrabiller, der let fandt ind under tøjet og havde den uvane at bide, hvis de kom i klemme.

Zamboanga var sidste havn, og her blev der, foruden kobraen, indtaget 800 tons vegetabilsk olie i de to højtanke, og det skaffede aspiranterne et ekstrajob hele vejen til destinationen, der endte med at blive Rotterdam, da olien var ret sart og skulle holdes inden for et ret snævert temperaturinterval. Så temperaturen skulle tages hver vagt vha. termometre, som blev firet ned gennem pejlerørene, og så kunne maskinen efter behov sætte varme på tankene.

Efter en fjorten dages tid på Filippinerne gik det omsider hjemad, i første omgang med kurs mod Singapore, hvor der blev

lastet gummi i store baller. Herfra gik det videre mod Penang, hvor der skulle lastes mere gummi og et parti tin, der kom i barrierer på størrelse med rugbrød.

Allerede her i Malaccastrædet begyndte det traditionelle arbejde for alle Ø.K.-skibe for hjemgående, maling af skibet fra fløjknapper til vandlinje. Det var enhver 1. styrmands ambition, at skibet, når det ankom til København, så ud som den dag, det blev afleveret fra værftet og skulle ud på sin jomfrurejse. Så dagmændene malede, i rum sø blev søvagten også sat til at male i dagtimerne, og manglede der stadig hænder, kunne aspiranterne risikere at blive taget ud af vagten, så de også fik lært at male.

Maling, pensler og de nymodens male-ruller, som ikke alle havde lige stor fidus til, blev udleveret af bådsen fra malershoppen i et af dækshusene, og alt blev, efter behørig afrensning og pletmaling med møjne, malet to gange, og her var det meningen, at der første gang skulle males med zinkhvidt og anden gang med lakfarve, men her snød de gamle bådsere, for de blandede zinkhvidten og lakfarven i forholdet 1:1, og så blev blandingen, der var meget lettere at stryge på end lakfarven, brugt to gange, og resultatet blev ganske nydeligt. Og det siger vel næsten sig selv, at udenbords arbejder måtte udføres under havneophold, som man nu kunne komme til. Udover malearbejdet skulle alt teaktræ, fortrinsvis udvendige trapper, døre og løningslister, også friskes op, og det var et arbejde, der hvilede på tømmermanden, så han skrabe, pudse og lakerede, så det var en lyst.

Tidsskemaet måtte selvfølgelig blive et

kompromis, for skibet skulle jo helst være så nymalet som muligt ved ankomsten, men i vinterhalvåret kunne man jo ikke regne med stabilt og pænt vejr længere end til Port Said, mens man om sommeren naturligvis nogenlunde kunne forvente fint vejr også i Middelhavet.

Var der travlhed med at få «shinet» MADURA op, så var der ikke desto mindre en rar, afslappet stemning her på hjemreisen. Vejret var rart, og tilværelsen var blevet rutine for langt de fleste; søvagten drejede (dog nu med lidt længere vagter, for uret blev hver nat stillet en snes minutter eller så tilbage), kokken bakkede op til tiden, og dagmændene havde tidligt fri, for de tørnede til kl. 6 og havde derfor udskøjning allerede kl. 15.30. Lastningen havde også budt på langt færre problemer end på udrejsen, for ladningen bestod i hovedsagen af langt større partier, noget stykgods, hovedsagelig fra Hongkong og Japan, de store stålplader, som vejede godt, men fyldte relativt lidt, også fra Japan, gummi og metal i barrierer fra Singapore og Malaya, olien i højtankene og det største enkeltparti, kobraen, fra Filippinerne, det sidste endda til Soyakagefabrikken i København. Så lasteplanerne var lettere at tegne her.

Der blev fyldt olie i Aden, denne gang uden at spilde så meget som en dråbe, og fem døgn senere kunne MADURA slippe Port Said og stikke næsen ud i Middelhavet med kurs mod Genova. Og så var det slut med at rende rundt i shorts og en T-shirt, for fra den ene dag til den anden var temperaturen faldet en snes grader eller så, og det kunne mærkes.

I Genova fik MADURA styrbords side til





»Bomboats« har lagt til ved Ø.K.-skib og handlen er i gang. Suez ca. 1960. (Foto: H&S)

*»Bomboats« have come alongside the ØK ship and trading has started. Suez around 1960. (Photo: DMM)*

kaj, så der blev rigget stillinger ud på bagbords side, og i løbet af de næste par dage var skibssiden pænt malet – og her var der ingen, der havde indvendinger mod malleruller. Og herudover fik man så klaret så meget af styrbordssiden, som man kunne nå fra kajen uden at være i vejen for lossearbejdet. Så bådsen og 1. styrmand var helt tilfredse. I Genova gik den lille halve snes passagerer, der havde været med fra Singapore, også i land. Det var hovedsagelig kompagniets egne funktionærer, og da det ikke tog mere end et døgn tid med toget til København, var det svært at finde en plausibel grund til at blive endnu et par uger eller tre om bord.

MADURA brugte en uge på at komme rundt om Den Iberiske Halvø, over Biskayen og op gennem Den Engelske Kanal, og så forestod der, som på udrejsen, en stribe travle døgn med hektisk trafik, kort tid mellem havnene, og arbejde bogstavelig talt i døgn drift i havne, man fornemmede konkurrerede intenst – Antwerpen, Rotterdam og Hamburg.

Olien i højtankene blev losset i Rotterdam – til aspiranternes store lettelse, for nu havde de gennem tre måneder taget temperaturen på tankene ca. hver fjerde time, og de havde da også den tilfredsstillelse, at modtageren accepterede olien uden anmærkninger.

Der var selvfølgelig stadig en del, der havde mod på en munter aften i land, men løjerne var ikke så overstadige som på udrejsen; det mærkedes, at man kunne vente at være hjemme en god uges tid senere. De faste Ø.K.-folk var spændt på, om de skulle blive på MADURA, hvilket ville sikre

dem en halv snes dage i København, da skibet skulle i dok inden næste rejse, eller om de fik lejlighed til at bruge et par uger eller tre af tilgodehavende ferie, eller – skrækscenariet – måtte spadseres tværs over Midtermolen, om bord i et andet skib og af sted igen samme dag eller dagen efter. Det sidste forekom ganske vist ikke ofte, men det skete af og til, for man kunne jo ikke lade et sejlklart skib blive liggende i Frihavnen, bare fordi det manglede en 2. styrmand. Guleroden kunne være et avancement «i utide», og hvilken 3. styrmand ville sige nej til at blive 2. styrmand et år eller to, før han ellers kunne forvente det?

Det menige mandskab ville alle blive afmønstreret, og så ville de, der havde vist sig duelige og rimeligt omgængelige og havde passet deres ting, få tilbud om at mønstre igen til næste rejse, mens de øvrige måtte se sig om efter noget andet, hvilket for de organiserede betød, at de kunne begynde at stemple på deres forbund og dermed opbygge »anciennitet« til en ny hyre.

I Göteborg blev stålpladerne, der lå dels i etterens og femmerens underrum, dels på treerens og firerens mellemdæk, losset til store lastbiler, der kørte i fast rutefart, for pladerne skulle ikke så langt, da de var bestemt for et af de store værfter i Göteborg. Her blev enkelte også budt velkommen hjem af deres pårørende (som oftest et yngre væsen af hunkøn), der ikke havde kunnet vente længere på manden/kæresten/vennen eller hvad status vedkommande nu havde. Strengt taget måtte de ikke bare sådan sejle med skibet til København, men det så man da fornuftigvis gennem fingre med.

Kronborg blev passeret i det første grå dagslys, og så lykkedes det at skabe kaos i den københavnske morgentrafik, for mellem otte og ni om morgenen passerede MADURA ned gennem Københavns havn, hvor først den elegante og ret nye Knippelsbro og siden den interimistiske og ramponerede Langebro åbnede sig, så Madura, assisteret af et par slæbebåde, kunne komme igennem og ned til Islands Brygge og *Dansk Soyakagefabrik*. Det gik let og smertefrit at komme til kaj, hvor nogle af skibsinspektionens folk, balottigængen, et par gæng havnearbejdere, pårørende i stort tal og – til enkeltes bekymring – også et par toldere ventede. Og så forekom det, som opløstes det hele i glade gensyn, og umiddelbart var der tilsyneladende ikke rigtigt mere at gøre for MADURAs besætning, da villige hænder næsten alle vegne tog over.

Det var dog en kortvarig illusion. Det meste af den menige besætning skulle afmønstres og afregnes, så der dannede sig efterhånden kø oppe hos gnisten, hvor opgjort tilgodehavende blev udbetalt kontant og søfartsbøgerne, der havde været i skibets varetægt under rejsen, blev udleveret. De fremmødte toldere foretog en let

gennemgang af skibet og endte så hos hovmesteren, hvor skibets beholdning af ufortoldede varer blev gjort op og forsejlet. Losningen af den filippinske kobra skulle naturligvis også i gang, men det gik nu relativt let, for det havde «Soyakagens» folk og de rutinerede havnearbejdere allerede gjort klar til, så 1. styrmand kunne i stedet – ligesom maskinchefen – færdiggøre sine lister over arbejder, der udover den sædvanlige bundbehandling skulle udføres under dokopholdet på B&W, og bestillingslister over forbrugsgods som tovværk, maling, koste, twist, sæbe og 117 andre ting til næste rejse. Og så var der naturligvis besked til kompagniets faste folk om ferier, afspadsring af fridage, ændrede tjenesteforhold som nyt skib, eller hvad der nu ellers kunne være.

Og så gik denne besætning lige så stille i opløsning efter at have sejlet 28.500 sømil sammen. Nogle forsvandt ud i det blå, andre fortsatte på den følgende rejse sammen med en hel masse nye folk, man nu skulle vænne sig til, og atter andre kom år senere til at sejle sammen igen. Og disse seks måneder sammen i MADURA blev for de fleste blot én erindring blandt mange.

# A Round Trip to the East with EAC

## *Summary*

Ole Ventegodt is a former curator at the Naval Museum in Copenhagen, but before that he also served as first mate in the Danish shipping company ØK (East Asiatic Company, EAC). In this article he tells about a typical average voyage to Asia with an EAC general cargo ship in the beginning of the 1950's.

The ship, which he calls the M/S MADURA, is a ship of 8,500 grt., or 10,500 dwt. It has a 7,150 horsepower engine and can reach a speed of 15 knots. The crew consists of 45 men. The ship has a midship accommodation with four decks, and the seamen have their quarters aft in the poop with single-berth cabins for the adults and double-berth cabins for the boys.

The midship accommodation contains the ship's hospital, cabins for 12 passengers and seven messes: one each for the officers, the assistants, the apprentice officers, the seamen, the greasers, the galley and one for the coxswain and ship's carpenter.

The loading harbours were in Europe: Copenhagen, Aalborg, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Marseilles and Genoa, where general cargo was loaded destined for the following harbours in the East: Penang, Singapore, Bangkok, Saigon, Hongkong, Yokohama, Kobe and Manila, and sometimes one or two more in Japan and the Philippines. In all these harbours the goods from Europe were unloaded while return cargo was taken on board. The ship had four hatchways, and the two front cargo holds were connected so they could take long objects such as railway tracks.

The first mate was responsible for the state of the ship on deck as well as the cargo. The second mate was his assistant and was responsible for

making loading plans. The latter were often something of a jigsaw puzzle because the ship had to be kept in good trim the whole time, the cargoes had to be packed so they did not damage each other, and they all had to be placed in the right order so that it was possible to get to each cargo when it had to be unloaded. On top of this the second mate was responsible for the ship's collection of sea charts and nautical handbooks as well as the ship's navigation equipment.

The third mate lent a hand wherever he could and on top of that he was responsible for the contents of the ship's »locker«, a specially locked room on the middle deck where cargoes of special value were kept.

Subordinate to the mates were the three apprentice mates. The apprentice system, modelled on the British system, had been introduced in the 1930's by the larger shipping companies to give young people from so-called respectable homes a nautical education with a view to a subsequent career as an officer.

Number two in rank after the captain was the engineer, who, as a result of the wage agreement in 1947, had the right to call himself »chief engineer«. This in turn resulted in the first mates' right to call themselves »chief mate« by the terms of the wage agreement in 1952.

From Copenhagen the ship brought a cargo of Carlsberg beer, which had a large market in the East. From Aalborg it got cement, and in the subsequent harbours it filled up with general cargo consisting of various industrial, chemical and agricultural goods. Most of the goods were unloaded in Bangkok, and from here the ship carried a substantial consignment of rice to Japan, where it

took on a large cargo of steel plates bound for Gothenburg. In the Philippines it added a consignment of kobra, shelled dried coconut, for use in the soya bean cake factory in Copenhagen, as well as a consignment of vegetable oil. The homeward trip went via Singapore, where the ship took

on large bales of rubber, and Penang, where it loaded more rubber plus bars of tin. After that the ship headed for Europe, and after a journey of six months and some 28,500 sea miles the ship finally returned to Denmark, where the crew split up, some of them only to meet again on another ship.

## *Museets protektor*

### Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

#### Museets bestyrelse pr. 1. januar 2003

Kommitteret Niels Jørgen Bagge \*  
Advokat Ole Bang \*  
Svend C. Engholm  
Kaptajn, formand Jens Fage-Pedersen \*  
Professor, dr.phil.Ole Feldbæk  
Overtelegrafist Flemming Fokdal  
Konserveringstekniker Mads Gulløv  
Formand Niels-Jørgen Hilstrøm  
Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen \*  
Direktør Jørgen Marcussen  
Overingeniør Arne Lund Pedersen  
Formand Ole Philipsen  
Adm.chef Dan Pode Poulsen \*,  
Direktør Arne Simonsen  
Slots-og Haveinspektør Ole Stattau  
Direktør Gunnar Sørensen  
Fagl.sekretær Søren Lundin Sørensen  
Forretningsfører Ole Vistrup  
Sekr.leder Michael Wengel-Nielsen  
Maskinmester Bertel Johansen  
Direktør Erik Østergaard

De med \* betegnede er tillige medlemmer af for-  
retningsudvalget.

#### Personale pr. 1. januar 2003

Museumsdirektør Hans Jeppesen  
Administrationschef Ulla-Britta Hansen  
Museumsinspektør Kåre Lauring  
Konsulent i maritim kunst Hanne Poulsen  
Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen  
Konserveringstekniker og dykker  
Mads Gulløv  
Skibsteknisk konsulent Jes Kroman  
Fotograf Kirsten Jappe  
fratrådt 31.10.2003.  
Museumsassistent og web-master  
Lisbeth Ehlers  
Museumssekretær  
Lone Knudsen Kristiansen  
Regnskabsassistent Heidi Beyer Petersen  
Servicemedarbejder Peter Mortensen  
Medhjælper Knud O. Bang  
Medhjælper  
Morten Christensen - 1.08.2003  
Militærnægter Daniel Børgesen 1.10.2003-  
Medhjælper Arne Watzold 1.okt.-  
Medhjælper Lars Bjørlund 15.6.-15.9.2003  
Erik Sand Bech 1.10.-10.11.2003

#### *Timelønnede kustoder*

Lene Andersen  
Benjamin Asmussen  
J. Steen Christiansen  
Annelise Dannesboe  
H. Thorben Hansen  
Leif Larsen  
Klaus Meyer  
Morten Christensen fra okt. 2003

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 2002

2002 blev året, hvor Handels- og Søfartsmuseet for første gang producerede en særudstilling, der tillige havde en digital version, og museets besøgende kan herefter opgøres som de gæster, der løser billet til udstillingerne på Kronborg, og den gruppe der tillige kigger på museets hjemmeside [www.maritime-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk)

Årets besøgstal til udstillingerne på Kronborg blev 40.176 (2001: 43.008), og på hjemmesiden har der været ca. 35 besøgende pr. dag. Fra 2003 vil der være en mere præcis statistik over også den del af museets brugere.

Desværre blev det også året, hvor de økonomiske rammer for museets virksomhed blev ringere, og konsekvenserne af et ændret administrativt tilhørsforhold er ved årets udgang uvisse.

I foråret udmeldte Kulturministeriet flerårige reduktioner af driftstilskuddet, således at statens bidrag til driften i 2005 i realiteten vil være omkring 15% mindre end i 2002. Heldigvis havde museet allerede i 2001 igangsat en rationalisering og effektivisering af ikke mindst administrationen, men selv om denne proces videreføres til andre områder, vil gevinsten herfra slet ikke kunne dække reduktionen, og det vil derfor i de kommende år både blive nødvendigt at reducere personalet, og endog basale museumsopgaver vil blive gradvist

mere afhængige af private bidrag. Bestyrelsen godkendte på dette grundlag i efteråret en resultataftale med den daglige ledelse for 2003-2006 med tilhørende budgetter. Kulturministeriet har ikke ønsket at forholde sig til de påpegede konsekvenser af nedskæringerne, men i efteråret blev den nyetablerede Kulturarvsstyrelse af ministeriet anmodet om inden den 1. april 2003 at undersøge forholdet mellem opgaver og statens driftstilskud for museer med særligt statstilskud (§ 16-museer) - den kategori som Handels- og Søfartsmuseet tilhører. Den 16. december skulle alle statsstøttede museer efter Museumsloven aflevere deres planmateriale for de kommende år til hovedtilskudsgiveren - det betød for Handels- og Søfartsmuseet til Kulturministeriet. Dagen efter meddelte ministeriet, at Handels- og Søfartsmuseet ved årets udgang blev overført til Kulturarvsstyrelsen.

## *Samlingerne*

### *Indsamling og registrering*

Museets samlinger er i årets løb blevet beriget med i alt 460 nyregistrerede numre, og den samlede fortegnelse over årets gavehøst findes efter beretningen.

Mange arbejdstimer er i årets løb anvendt på en række registreringsprojekter, som alle vil bidrage til en øget tilgængelighed af den betydelige del af museets samlinger, der ikke er udstillet.

Således er alle konstruktionstegninger og fotografier fra Helsingør Skibsværft blevet sorteret efter byggenummer, registreret og ompakket i æsker af syrefrit karton.

Desuden er tre edb-baserede og flerårige projekter kommet godt videre.

Overførslen af oplysninger om ældre genstande fra papir til edb fortsætter planmæssigt, og i årets løb er 1.080 stk. malerier, kobberstik i ramme o.l. lagt på digital form. Medio 2004 forventes gennemgangen af denne genstandsgruppe at være afsluttet, derefter skal der med de nuværende ressourcer anvendes et årstid på skibsmodeller, og siden et år på de nautiske instrumenter og samlingen af porcelæn og fajance. Sidst i dette årti forventes den samlede retrospektive inddatering at være afsluttet. Museumsinspektør Kåre Lauring har det overordnede ansvar for museets registrering.

I årets løb har museet udformet kravspecifikationer, afprøvet programmer og udført et vellykket forsøg med henblik på at kunne opbygge en database med fotografier af alle danskejede handelsskibe, som vil blive lagt ud på museets hjemmeside. De første 500 fotografier var ved årsskiftet overført til det nye medie i et samarbejde mellem webmaster Lisbeth Ehlers, fotograf Kirsten Jappe og museumsinspektør Kåre Lauring, men da museet har omkring 20.000 stk., er der et stykke vej igen. Museet har derfor søgt en række redier og fonde om økonomisk bistand til især midlertidigt personale og har kunne glæde sig over at modtage 195.000 kr. hertil. Projektet forventes at ville løbe indtil sidst i 2004.

Endelig er digitaliseringen af kartoteket til museets specialbibliotek kommet godt videre. Omtrent 10% af bogbestanden på i alt ca. 25.000 bind er nu registreret digitalt og kan søges gennem museets hjemmeside. Uanset at Biblioteksstyrelsen har støttet økonomisk i indledningen, må man også her regne i år, før opgaven er gennemført. Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen er kun ansat i en halv stilling, og foruden edb-siden kræver projektet også et betydeligt fysisk arbejde med flytning af bøger, samt udgifter til bogindbinding i forbindelse med at alle bind skal påføres en strejkode.

#### *Bevaring*

Gennem et række interne omflytninger har museet nu fået samlet næsten alle ikke-udstillede genstande i magasinbygningen. Den eneste undtagelse er bestanden af navigationsinstrumenter.

Også en sådan opgave rummer både fysisk arbejde, og for at genstandene fortsat kan findes, tillige et betydeligt papirarbejde med at ajourføre oplysninger i det centrale register om hver enkelt genstands plads. For at sikre den bedst mulige pladsudnyttelse, er der indkøbt supplerende magasininventar.

Konserveringsarbejdet har dels omfattet genstande til udstilling, udlån og fotografering, og desuden er der indledt en konservering af samlingen af værktøj.

#### *Formidling*

Museets formidling er, som det fremgår af det følgende, et anliggende for mange af museets medarbejdere. Det forekommer naturligt for et specialmuseum, hvor muse-



ets brugere forventer, at netop forskellige former for specialkompetance er til stede.

### *Udstillinger*

I januar kunne de besøgende se den flotte vandreudstilling »Under sejl rundt Kap Horn«, der var produceret i et samarbejde mellem Ålands Sjöfartsmuseum og Australian National Maritime Museum.

Museets egne genstande og arbejdskraft blev lagt i særudstillingen »Modeller fra Skatkammeret«, der havde Hans Jeppesen som fagligt ansvarlig, mens museumsassistent og web-master Lisbeth Ehlers sørgede for, at der på museets hjemmeside var en virtuel version.

Aftenen før den officielle åbning den 19/3 tog omkring 100 af Venneselskabets medlemmer imod invitationen til at se udstillingen, som i øvrigt har kunnet ses hele året.

Sidst på året fik museet mulighed for tillige at vise en fin mindre særudstilling med titlen »31 dramatiske og hverdagsagtige historier«, som var fremstillet af det Nord-europæiske netværk Coastal Shipping. To af historierne var leveret af Hanne Poulsen, og udstillingen vil senere blive fulgt op af en publikation.

### *Publikationer*

Som sædvanligt har museets Venneselskab finansieret udgivelsen af en årbog, og det redaktionelle arbejde er udført af Bert Blom, Hans Jeppesen, Kåre Lauring og Hanne Poulsen.

Desuden udgav museet sammen med Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning den 2. maj »Hil-



Gæster og personale ved åbningen af særudstillingen "Modeller fra Skatkammeret".

*Guests and staff at the opening of the exhibition "Ship models from the Treasury".*

sen fra Søens Folk. Festskrift til Anders Monrad Møller.«

Festskriftet var tillige nr. XXII i museets serie Søhistoriske Skrifter.

### *Udlån af genstande*

Museet har i årets løb udlånt genstande

og/eller arkivalier til følgende museer og andre institutioner: Arbejdermuseet, Danmarks Rederiforening, Dansk Skolemuseum, netværket Coastal Shipping, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Gilleleje Museum, Hammermøllen i Hellebæk, Helsingør Hovedbibliotek, Horsens Museum, Kulturen i Lund, Kvindemuseet, Museet på Koldinghus, Museumsbygningen Kunstauktioner A/S, Museum Eckernförde, Nationalmuseet, Ole Rømermuseet, Orlogsmuseet, Paludan Boghandel A/S, Post Greenland, Post- og Telemuseet, Ringsted Museum, Sundets Lodseri, Søllerød Museum.

#### *Radio og TV*

Hans Jeppesen har været i TV-Øresund den 18/1.

Mads Gulløv har deltaget i TV2 Nords produktion Kystvagt, der rummede udsendelser fra udvalgte vrage ved Nordjyllands kyst.

#### *For børn og unge*

I Påsken blev der indrettet et modelværksted i særudstillingen, hvor både børn og voksne benyttede lejligheden til at se modelrestaurator Anders Favrhøldt udøve sit kunsthåndværk.

Den 6/5 og 7/5 inviterede museet i samarbejde med Dansk Sløjdlærerskole og Pædagogisk Udviklingscenter til værkstedsaktiviteter for skoler og fritidsinstitutioner i Helsingør kommune.

Instruktører fra Sløjdlærerskolens seniorhold sikrede, at de mange unge deltagere fik en par både udbytterige og underholdende timer med aktiviteter som at binde knob, at smede og at lave eget legetøjsskib. Lærere og pædagoger deltog den 3/10 i et

opfølgende seminar på Handels- og Søfartsmuseet.

I efterårsferien og i december måned har de historiestuderende Benjamin Asmussen og Lene Andersen sørget for, at der har været afholdt konkurrencer for børn på museet.

#### *Omvisninger*

Hans Jeppesen 16/4, 15/5, 17/5, 13/6, 25/7, 24/8, 27/8, 2/10.

#### *Foredrag*

Hans Jeppesen: Espergærde bibliotek 15/10, Torsdagsklubben 14/11.

#### *Universitetsundervisning*

Hans Jeppesen: Kunstakademiets konservatorskole 10/4, Historisk Institut ved Københavns Universitet 18/11.

#### *Anden formidling*

Lone K. Kristiansen, Ulla-Britta Hansen og Hans Jeppesen fik mulighed for at lave PR for museet på Danmarks Rederiforenings stand ved Sjælland Rundt 14-15/6.

Hans Jeppesen har været søfartshistorisk konsulent på et filmprojekt 5/6.

Lone K. Kristiansen, Ulla-Britta Hansen og Mads Gulløv har sørget for museets bidrag til Baltic Sail 16-18/8 i Helsingør. I samarbejde med Dykkerhistorisk Selskab og Søværnets Dykkerskole var der demonstration af gammelt dykkerudstyr.

Lone K. Kristiansen og Ulla-Britta Hansen var ansvarlige for museets deltagelse i Kultur natten 27/8, hvor Shantykorset fra Helsingør Sømandsforening optrådte i Riddersalen.



Programmet introduceres.  
På Kulturnatten den 27.8.02 optrådte Shantykoeret fra Helsingør Sømandsforening i Riddersalen på Kronborg.

*The Shanty Chorus was introduced to the audience in the Banquet Hall at the Kronborg Castle during the local event Culture by Night.*

Kåre Lauring har som sædvanligt taget sig af museets stande på Bådmesse i Bella-centret 22/2-3/3 og Bogforum 15-17/11. Desuden har han sikret, at museet deltog i Paludans Bogcafe 8-13/4.

#### *Forskning og undersøgelser*

Projektet »Hvad er en sømand 1920-2000« blev ikke igangsat i 2002, da det ikke lykkedes at skaffe den nødvendige eksterne medfinansiering. Projektet er medtaget i planen for årene 2003 - 2006, og museets

andel er forøget til 200.000 kr. pr. år i tre år. Kåre Lauring har arbejdet med at forberede skibsfører M.H. Bantz erindringer om hans sejlads i udeflåden under Anden Verdenskrig til udgivelse.

Hanne Poulsen har anmeldt »Deutsche Marinemaleri 1830-2000« af Lars U. Scholl i International Journal of Maritime History.

Hans Jeppesen har anmeldt »Fra viking til borebisse. 50 generationer ved Vadehavet« af Morten Hahn-Petersen i samme tidsskrift.

### *Dykning*

Mads Gulløv har deltaget i følgende dykninger:

9-13/9 Bangsbomuseets forundersøgelse i forbindelse med vindmøllepark ud for Frederikshavn.

16-20/9 Nationalmuseets undersøgelse af vrage øst for Saltholm.

### *Generel ledelse og administration*

Som landsdækkende specialmuseum er det naturligt, at museet er repræsenteret i relativt mange faglige sammenhænge.

### *Organisation og samarbejde*

Hans Jeppesen er fortsat formand for Skibsbevaringsfonden og for Museumsrådet for Frederiksborg amt, og han er redaktør for tidsskriftet Danske Museer samt medlem af Orlogsmuseets bestyrelse.

Efter opfordring er han desuden indtrådt i repræsentantskabet for Vikingeskibsmuseet.

Hanne Poulsen har repræsenteret museet i det Nordeuropæiske netværk Coastal Shipping, Kåre Lauring har været kasserer i Kontaktudvalget for dansk historie- og samfundsforskning og i det dertil knyttede forlag Maritim Kontakt, samt været områderepræsentant i Frederiksborg amt for Dansk Magisterforening, Mads Gulløv har repræsenteret museet i Dykkerhistorisk Selskab og Lone K. Kristiansen i netværket Cruise Elsinore.

### *Faglige møder*

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

Kulturministeriets Erfa-møder 8/1, 25/2, 19/4, 26/8 og lederseminar 28-29/11, seminar om edb registrering 15-16/1, DKM Formidlingsmøde 20-22/3, Dansk Maritim-historisk Konference 3-5/5, Museumsrådets Museumsdag 13/5, Søfartspuljemøder 15-16/5 og 3/10, International Congress of Maritime Museums 9-13/9, Søfartspuljens havneseminar 31/10, Værftgruppen 6/3 og 30/10, Slotsherreklubben 13/11, DKM Faglig orienteringsmøde 20-22/10, Nationalmuseets nye organisation 10/12.

Adm.chef Ulla-Britta Hansen deltog i personalechefkonference, samt ledelsesseminar om Statens omkostningsprincipper, effektiv opgaveløsning og endeligt Kulturministeriets konference Kulturpartner.dk

### *Personale*

I årets løb har museet måtte tage afsked med flere veljente kolleger, og samtidig har de kommende års reduktion af statstilskuddet trods rationaliseringer gjort det nødvendigt at »indefryse« og nedlægge stillinger.

Den 15/3 var der afskedsreception for museets mangeårige bogholder, hvor mange forretningsforbindelser og venner mødte op i Erik af Pommerns Kammer for at fejre Kaya Hansen.

Som planlagt blev der ikke ansat nogen ny medarbejder i stillingen, men Klaus Meyer fortsatte som regnskabsmedarbejder. Sidst på året meddelte Klaus Meyer dog, at han ønskede at gå på efterløn ved årsskiftet, og den 1/11 tiltrådte Heidi Beyer Petersen som museets nye regnskabsmedarbejder.

Museumsinspektør Hanne Poulsen valgte

ligeledes at gå på efterløn ved årsskiftet, men vil dog i 2003 være museets konsulent i maritim kunst. Museumsinspektørstillingen er indtil videre »frosset ned«.

Museumsforvalter Morten Kirketerp Nielsen var hele året ramt af en sygdomsmedling, hvorfor de fleste af hans opgaver måtte varetages af det øvrige personale. Sidst på året blev det klart, at de usikre økonomiske udsigter desværre også ville gøre det nødvendigt at nedlægge hans stilling med virkning fra 1/6 2003.

I årets løb har museet haft følgende midlertidigt ansatte:

Emmanuel F. Bassols, modelbygger indtil 1/7

Morten Christensen, civil værnepligtig fra 1/8 lønnet medhjælp

Anders Favrholt, modelrestaurator

Jan Jørgensen, medhjælp fra 1/6

Desuden har museet næsten dagligt haft glæde af fhv.skibsfører Søren Thirslund tilstedeværelse som frivillig og værdsat ekspert i navigationens historie.

#### *Resultatvurdering*

I resultataftalen for året var det overordnede mål »at nyttiggøre museets investering i informationsteknologi«, og desuden er der beskrevet en række projekter vedrørende Samlingerne, Formidling, Forskning og Generel ledelse og administration.

På grund af museumsforvalterens sygdomsmedling hele året, samt et betydeligt administrativt merarbejde forbundet med Kulturministeriets meddelelse i foråret om de kommende års nedskæring af statstilskud-

det, har det imidlertid været påkrævet at ændre eller udskyde nogle af de planlagte opgaver.

Som det fremgår af beretningen, har museets medarbejdere ikke mindst på felterne rationalisering af administrationen, registrering, formidling og PR været yderst aktive, og har fuldt ud levet op til årets overordnede mål, mens forskningen i 2002 har ligget underdrejet. Det har på de givne vilkår været nødvendigt, men i et fremadrettet perspektiv, og med de gennemførte personalereduktioner in mente, er det en foruroligende udvikling.

For de i resultataftalen beskrevne delprojekter var status ved årets udgang:

#### *Samlingerne*

##### *Interne flytninger*

Museets to sidste malerimagasiner på Slotsområdet er blevet nedpakket og flyttet til magasinbygningen i byens udkant. Inden ophængning på de flytbare trådvægge er billederne blevet frysedesinficerede, der er foretaget nødkonservering, og der er lavet de nødvendige rettelser af pladssignaturen i databasen med registrerede genstande.

Museets tekstilmagasin er på samme vis nu overført til magasinbygningen.

Opgaven er således gennemført som planlagt.

Analyse af behovet for malerikonservering. Alle museets malerier er gennemgået med henblik på en samlet vurdering af konserveringsbehov, sjældenhed og formidlingsmæssig anvendelighed, og derefter grupperet i en Højeste prioritet, Mellemløst og Laveste prioritet.

Opgaven var afsluttet ved året afslutning, og dermed lidt senere end planlagt (1.7).

Oversigt over tidsforbrug til at overføre ældre registrerede genstande til edb-registrering. Opgaven er gennemført som planlagt, og resultaterne indarbejdet i museets resultataftale for årene 2003-2006.

Pilotstudie og plan for digital registrering af biblioteket. Opgaven er gennemført som planlagt og resultaterne indarbejdet i museets resultataftale for 2003-2006. Som en ekstra gevinst kunne der ved årets udgang søges digitalt på omtrent 10% af bogbestanden.

#### *Formidling*

De indledte drøftelser med Helsingørskommunes museer om et flerårigt fælles projekt om byer med nedlagte værfter blev sat i bero på grund af den sygemeldte museumsforvalters centrale rolle i projektet. Den tilknyttede særudstilling om »Værfter i dansk kunst« blev af samme grund erstattet af særudstillingen »Modeller fra Skatkammeret«, der havde Hans Jeppesen som fagligt ansvarlig.

Den planlagte mindre særudstilling om Friderich von Scholtens skitsebøger blev udskudt til begyndelsen af 2003, da museet i stedet fik mulighed for sidst i 2002 at vise udstillingen »31 dramatiske og hverdagsagtige historier«, som var produceret af det Nordeuropæiske forskningsnetværk Coastal Shipping.

#### *Forskning*

Projektet »Hvad er en sømand« i tidsrummet 1920-2000 blev ikke igangsat i 2002, da der ikke kunne findes den nødvendige finansiering. I forbindelse med budgetlægningen for årene 2003-2005 er projektet medtaget, og museets andel forhøjet til 200.000 kr. pr år.

#### *Generel ledelse og administration*

Som beskrevet under beretningen er de to deltidsmedarbejdere til bogholderi Kaya Hansen og Klaus Meyer fra 1/11 erstattet af Heidi Beyer Petersen.

Administrationschefens merarbejde i forbindelse med de nævnte personskift, samt opgaven som overordnet IT-ansvarlig, har ikke levet tid til som planlagt at udarbejde en personalehåndbog.

I bedste fald vil en personalehåndbog foreligge inden udgangen af 2003.

I løbet af 2002 blev der samtidig truffet beslutning om at opgradere såvel museets regnskabssystem samt at overgå til ny lønbehandling. Der er endvidere opsat en serverløsning på museet og implementeret et integreret biblioteksdatabase-system, der har link til Danmarks Elektroniske biblioteksdatabase også kaldet DANBIB. Disse opgaver er ligeledes blevet varetaget af administrationschefen, samtidig med at hun yder administrativ assistance til såvel Handels- og Søfartsmuseets Vennelskab som Skibsbevaringsfonden. Museets modtager økonomisk kompensation for de sidst nævnte opgaver.

## Gaveliste 2002

*Andersen, Casper:* Manuskript vedr. div. ØK skibe.

*A. P. Møller:* En samling regnskaber for rederierne D/S Svendborg og D/S 1912 fra perioden 1965-1977, samt en samling af lastep prøver vedr. bulklaster.

*Bøg, Per:* Original tegninger og udkast til bogen: Fra Busseronne til Matroskrave, og fra bogen Brigantinen ST. PETER 1740.

*Cock-Clausen, Bo:* To skibsportrætter.

*Crissey Harrington, E. Jr.:* 2 stk. logbøger og en nøgle fra Standard Oil tanker M/S PERSEPHONE.

*Dahlstrøm, Svend:* 2 bøger vedr. indsejlingen til Snekkersten Havn.

*Didrichsen, Finn:* 2 canadiske mønter med skibsportrætter.

*Elberg, Hans Chr.:* Stjernekort benyttet ved undervisningen på Københavns Navigations-skole.

*Fog, Søren:* Manuskript: Christen & Poul Barfoeds erindringer fra 1800-tallet.

*Gulløv, Mads:* En samling auktionskataloger.

*Gårdsholt, Inger:* Gouache S/S EDWARD NISSEN.

*Hansen, Inger:* En samling postkort vedr. den svenske flåde.

*Haugaard, Margit & Svend Andersen:* Et bånd vedr. maskinmester Niels Jensens oplevelser om bord i M/S JANE MÆRSK under Anden Verdenskrig.

*Henriksen, Johannes:* Div. menukort fra pasagerskibe.

*Hørdum, G.:* Fotografier, linjedåbsattest for Thorkild Hørdum, skibsportret af M/S I.AURA MÆRSK.

*Ibsen, Gerda Ring:* Tørklæde og postkort fra ØKs S/S LITUANIA.

*Ingholt, Ella:* En samling breve, dokumenter og fotografier indsamlet af afdøde skibsfører Christian Ulrich Jensen.

*Johansen, Svend:* En samling regnskaber og dokumenter vedr. Rasmus Møllers Værft i Fåborg for perioden 1870-1928.

*Lund, Niels:* 2 genstande fra Orla Lund, elev om bord i skoleskibet KØBENHAVN 1921-1925.

*Malm, Torben:* Materiale vedr. Otto Ballantines dykkerskole.

*Munck, Axel S.:* Div. genstande fra Moore MacCormack Line.

*Nielsen, Ulf:* Div. regnskabsprotokoller fra firmaet Suenson & Jespersen.

*Olsen, Børge:* 2 manuskripter vedr. seismisk arbejde samt sølivet i perioden 1949-1995.

*Petersen, Steen:* Håndkoloreret fotografi af 4. mst. fregat LANSING af Oslo.

*Rasmussen, Kirsten:* Brev fra kaptajn I. L. Ginge dat. 1867.

*Reynolds, Greg:* Manuskript »Sødygtig« a photographic journal. Om div. danske bådtyper.

*Schmidt, Ida:* Samling af skibsmodeller, 2 fotografier samt en akvarel.

*Statens Arkiver:* 2 fotografier.

*Svarrer, Inger R.:* 2 postkort.

*ToldSkat Museet:* Div. bøger og cirkulærer vedr. opmåling af skibe.

*Thomsen, Bent:* Samlemappe med opl. om div. skibe fra D/S Svendborg og D/S 1912.

*Ulstrup, Arne:* Bakke fra navngivningen af ØKs M/S SONGKHLA.

*Wolff, Torben:* En række souvenirs indkøbt under Galatheaekspeditionen i 1950-51.

## Boggaver 2002

Andelsfærgeselskabet Læsø

Peter Berndt

Bredballe Lokalhistorisk Forening

DTU

Farvandsvæsenet

Fiskernes Fiskeindustri

Thomas Højrup

Indenlandsk Sømandsmission

Søren Johansen

Hans Jørgensen

Korsør Havn

Kunst- og Industrimuseet

Kåre Lauring

Limfjords-værftet A/S

Museum Tusulanums Forlag

Rederiet M.H. Simonsen

Rederiforeningen for mindre skibe

Greg Reynolds

Ida Schmidt

Strandingsmuseets Venner

Sømændenes Forbund

Atli Thostrup

Århus Havn



# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

## Regnskab 1/1 - 31/12 2002 i hovedtal

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Entre .....	683.807	Personale .....	4.162.136
Tilskud stat. ....	5.603.497	Lokaler .....	481.000
Tilskud (andre off.) .....	125.500	Samlingens forvaltning .....	59.157
Tilskud (ikke off.) .....	229.104	Undersøg., Erhvervelser .....	160.977
Renter .....	44.060	Konservering .....	98.745
Kiosksalg/Foto & tegn .....	144.898	Udstillinger .....	289.746
Refusion/rekv. Arb. ....	39.829	Oplys.virksomhed .....	0
I alt. ....	<u>6.870.695</u>	Anden kulturel virks. ....	170.936
		Udgivelser .....	0
		Administration .....	675.933
		Husleje .....	<u>591.901</u>
		I alt. ....	<u>6.690.671</u>
		Overskud .....	<u>180.024</u>

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 2002 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 30. april 2003.  
*Ole Holm*, statsaut. revisor

Foruden statstilskuddet har museet i 2002 modtaget følgende bidrag

**Digitale billeddatabaseprojekt:**

Bidrag modtaget fra:	
Rederiet Dannebrog, . . . . .	kr. 5.000,-
J.L. Fonden . . . . .	kr. 40.000,-
Hempel Fonden . . . . .	kr. 20.000,-
Danmarks Rederiforening . . . . .	kr. 10.000,-
Sydfynske Dampskibs-	
selskab SFDSs Fond . . . . .	kr. 40.000,-
Dansk-Fransk Fonden . . . . .	kr. 50.000,-

**Jens Kusk Jensen-bog /S. Thirslund**

Bidrag modtaget fra	
J.L Fonden . . . . .	kr. 10.000,-

**Digitalisering af biblioteks bogsamlinger**

Bidrag modtaget fra	
Danmarks Elektroniske	
Forskningsbibliotek . . . . .	kr. 53.250,-

**TV2-Nord:**

Udlån af dykker Mads Gulløv. . . . .	kr. 22.100,-
--------------------------------------	--------------

**Diverse andre driftsskud:**

Museets Vennselskab . . . . .	kr. 80.000,-
(indkøb af montre)	
Frederiksborg Amts Museumråd . . . . .	kr. 25.000,-
(kompensation for HJ	
formandspost) Museumstjenesten	
(HJ redaktørhonorar	
Danske Museer) . . . . .	kr. 36.000,-
Frederiksborg Amt, driftskud. . . . .	kr. 64.500,-

**Larry Frost**

Donation USD 150, omregnet . . . . .	kr. 1.000,-
--------------------------------------	-------------

**J.V. Christensen**

Privat bidrag til HP,	
bogudgivelse. . . . .	kr. 1.000,-

**Ny Carlsberg Fondet**

Hugo Larsen,	
motiv fra havne mole på	
Sankt Thomas . . . . .	kr. 52.400,-

**Kulturarvsstyrelsens hastebevilling**

Dækshus fra DSB-færgen	
Prinsesse Alexandrine . . . . .	kr. 31.250,-

## Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

### *Resultatopgørelse for året 2002*

Renteindtægt . . . . .	0
Årets resultat . . . . .	<u>kr. 0</u>

### Balance per 31. december 2002

#### *Aktiver*

Handels- og Søfartsmuseet . . . . .	90.555
Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv . . . . .	<u>166.863</u>
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 257.418</u>

#### *Passiver*

Egenkapital, saldo per 1. januar 2002	257.418
Årets resultat . . . . .	<u>0</u>
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 257.418</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 2002 for generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave. 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 økonomiske stilling

Glostrup den 30. april 2003.

*Ole Holm*, statsaut. revisor

## Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 2002

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter .....	37.838
Kursregulering .....	37.302
Indtægter i alt .....	<u>75.140</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision .....	4.000
Depotgebyr .....	100
Udgifter i alt .....	<u>4.100</u>
Årets resultat .....	<u>kr. 71.040</u>

Balance pr. 31. december 2002

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer .....	658.611
Likvide midler .....	64.595
Tilgodehavende, Handels- og Søfartsmuseet .....	<u>1.205.000</u>
Omsætningspapirer i alt .....	<u>1.928.206</u>
Aktiver i alt .....	<u>kr. 1.928.206</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital .....	<u>1.757.343</u>
Gæld	
Mellemregninger .....	166.863
Skyldige omkostninger .....	4.000
Gæld i alt .....	<u>170.863</u>
Passiver i alt .....	<u>kr. 1.928.206</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 2002 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 revisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 30. juni 2003

*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. 98,00.

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

### **Plakater:**

Museets 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. 250,00.

Bd. I: Fra Oldtiden til 1530, kr. 95,00.

Bd. II: 1330-1850, 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. 98,00 (også på engelsk).

Vi har også andre maritime titler (plus diverse 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.

Konto: Danske Bank Reg. nr. 3163,  
konto 3163 012103

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## *Bestyrelse per 1. september 2003*

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, formand  
Direktør Jørgen Marcussen, næstformand  
Direktør Ole Friis  
Journalist Anders Høgh 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 2002-2003*

Selskabets ordinære generalforsamling blev afholdt tirsdag den 26. august 2003 kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg.

Omkring 80 medlemmer deltog, og forinden have medlemmerne kunne følge Hans Jeppesen og Kåre Lauring på en guidet tur i udstillingen.

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

1. Valg af dirigent
2. Beretning for selskabets virksomhed 2002/2003
3. Forelæggelse af Regnskab 2002/2003
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
5. Fastsættelse af kontingent

6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Ad 1.: På bestyrelsens forslag valgte forsamlingen Torkild R. Funder som dirigent. Dirigenten konstaterede, at forsamlingen var indkaldt med lovligt varsel, og gav ordet til selskabets formand.

Ad.: 2.: Hannes Stephensen aflagde følgende beretning:

Efter sidste generalforsamling konstituerede bestyrelsen sig ved genvalg med mig som formand, og direktør Jørgen Marcussen som næstformand og Selskabets repræsentant i museets bestyrelse. Bestyrelsens øvrige medlemmer har været direktør Ole Friis, journalist Anders Høgh Post,

skibsreder Torben Palle Hansen, direktør Erik Østergaard og Hans Jeppesen. Som sædvanlig har Bert Blom været redaktionssekretær på årbogen og Jørgen Marcussen har bistået med den tekniske side, hvorved Selskabets største gave til museet er blevet sikret en smuk indpakning til en fornuftig pris. Det vil forhåbentlig fortsætte, men det bliver ikke helt det samme, for Bert Blom har i efteråret 2002 besluttet, at han fuldt ud vil bestemme over sin tid som en yderst aktiv pensionist. På Venneselskabets vegne vil jeg takke Bert varmt for en engageret og yderst »driftssikker« indsats siden årbog 1991.

Som de fleste medlemmer sikkert ved, gik museumsinspektør Hanne Poulsen på efterløn den 1. januar 2003, men hun fortsætter dog et årstid som museets konsulent i maritim kunst. For årbog 2003 betyder det, at redaktionen består af Kåre Lauring og Hans Jeppesen med Jørgen Marcussen som teknisk support.

Selskabets anden gave til museet er en bevilling på kr. 100.000 til et særudstillingsprojekt med arbejdstitlen »Sku det være te eller kaffe«. Udstillingen er planlagt til at skulle vises i 2005, og skulle projektet af en eller anden grund ikke kunne realiseres, har bestyrelsen besluttet, at beløbet kan anvendes til nyopstilling i den permanente udstilling.

Vinterens medlemsmøde blev den 19. februar i form af et velbesøgt »preview« på særudstillingen »En søofficer og verdensmand på jordomsejling.« Herved fik medlemmerne lejlighed til at se et udvalg af Friderich von Scholtens akvareller, hvis bevaring Venneselskabet tidligere har støttet.

Udflugten den 10. maj var også en slags gensyn, da turen gik til Göteborg med besøg på kopien af kinafareren med samme navn. Få dage senere blev skibet søsat og navngivet af den svenske konge. Desuden var der tid til et kort besøg på Göteborgs Sjöfartsmuseum. Som flere gange før kunne udflugtens pris holdes på et overkommeligt niveau, fordi Scandlines gav gratis fægebilletter og stort morgenbord.

Sidst år nævnte jeg, at bestyrelsen overvejede, hvordan man kunne hverve flere medlemmer blandt lystsejlere og sportsdykkere. Da vores balancerede, men stramme budget ikke har særskilte midler hertil, tager vi først hul på opgaven i dette efterår og knytter indsatsen til, at museet agter at producere en særudstilling om dykning i Danmark i samarbejde med Dykkerhistorisk Selskab. Vores medlemstal er fortsat ret stabilt omkring 1.000, men det er jo altid godt, hvis vi kan blive større og stærkere og dermed udbygge den moralske og økonomiske støtte til museet. Det er absolut påkrævet i disse år, hvor statens driftstilskud reduceres.

Også museets fremtidsudsigter er desværre blevet ringere siden sidste år. Jeg tænker her på Helsingør Byråds beslutning om at bygge et bibliotek/kulturhus på det areal på det tidligere værftsområde, som en årrække har været reserveret til Handels- og Søfartsmuseet i det kommunale planmateriale. Når man overvejer de turistmæssige aktiver og de kulturhistoriske perspektiver ved et fornyet Søfartsmuseum på arealet ved havnen, så forekommer et bibliotek/kulturhus at være en ringe substitut.

Formanden sluttede sin beretning med

oplyse, at han senere på generalforsamlingen vil komme med et forslag til en indsigtelse mod den offentliggjorte lokalplan for området.

Forsamlingen godkendte beretningen, hvorefter Hans Jeppesen orienterede om nogle af museets igangværende projekter.

Museets engagement i ny informationsteknologi fortsætter, og på flere områder er man nået længere end forventet. Sidst i dette årti forventes således alle oplysninger om museets næsten 200.000 registreringsnumre at være overført til digital form, ved udgangen af 2002 var 10 % af bibliotekets 25.000 bind overført til det digitale kartotek og forsynet med strekkoder, og de første par tusind skibsbilleder kan nu ses på museets hjemmeside [www.maritime-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk). På formidlingssiden er der nu lagt en plan for fornyelser i den permanente udstilling, som på grund af den stramme økonomi dog må strækkes over tre år. I planen indgår blandt andet, at særudstillingen fra 2002 »Modeller fra Skatkammeret« bliver stående og gradvis justeres, så den i fremtiden bliver til et udstillingsafsnit om skibsbygningens historie. Blandt de kommende arrangementer nævnte Hans Jeppesen, at museet deltager i Bygningskulturens dag den 13-14. september. Årets tema er bygninger ved vandet, og museet arrangerer guidede ture fra Kronborg til Skibsklarergården. Til kommunens Kulturnat den 26. september forbereder museet et arrangement med uddelelse af skibskost, og til efterårsferien åbnes der særudstilling om dykning i Danmark. Til sidst omtalte Hans Jeppesen de generelle nedskæringer af statens tilskud, som

desværre har nødvendiggjort, at det faste personale på tre år er reduceret fra næsten 15 årsværk til godt 10. Senest har museet pr. 30. april 2003 måtte nedlægge museumsforvalter Morten Kirketerp Niensens stilling. Resultaterne af en igangværende undersøgelse af museer med særlige statstilskud (den kategori som museet tilhører), som Kulturarvsstyrelsen udfører for Kulturministeriet kendes endnu ikke, men Hans Jeppesen syntes, at museet havde gode argumenter for, at det økonomiske grundlag burde forbedres.

Ad.: 3.: Hans Jeppesen gennemgik det omdelte reviderede regnskab, som generalforsamlingen godkendte.

Ad.4.: Da bestyrelsesmedlemmerne Anders Høegh Post, Torben Palle Hansen og Erik Østergaard var villige til genvalg, og da der ikke fra forsamlingen blev opstillet andre kandidater, blev de tre nævnte valgt med akklamation. Selskabets revisor Niels P. Hansen blev ligeledes genvalgt.

Ad. 5.: Bestyrelsens forslag til uændret kontingent, det vil sige 230 kr. for personlige medlemskaber og 1.400 kr. for firmamedlemskaber, blev vedtaget.

Ad. 6.: Bestyrelsen havde ikke modtaget forslag fra medlemmerne.

Ad. 7.: Hannes Stephensen foreslog, at de tilstedeværende tog stilling til den lokalplan for værftsområdet, der p.t. var til offentlig høring. I planen indgår et kulturcenter/bibliotek på det areal, som tidligere



var reserveret til Handels- og Søfartsmuseets salgsartikleret. Hans forslag til en udtalelse blev omdelt, og efter et par justeringer vedtog en enig forsamling den vedhæftede Indsigelse mod lokalplanforslag 1.102.

Derefter kunne dirigenten afslutte generalforsamlingen.

Efter den obligate pause med forfriskninger, kunne medlemmerne deltage i en ver-

denspremiere i form af et næsten færdigredigeret kommende tv-program om de sidste 100 års danske søfart. Programmet er det første af tre, og producenten er Film & TV Compagniet ved Lars Feldballe. Lars Feldballe svarede beredvilligt på spørgsmål og kommentarer, og kunne i øvrigt glæde sig over mange positive kommentarer.

*Referent: Hans Jeppesen.*

*Referat godkendt af dirigenten.*

## Nytilkomne medlemmer

Bang, Simon, Københav Ø  
Bengtsson, Lennart, Frölunda  
Biel, Lars, Helsingør  
Bjørnlund, Lars, Helsingør  
Brandt, Ingelise, Ålsgårde  
Buchwald, Vang, Charlottenlund  
Den Gamle By, bibliotek, Århus  
Duijn, Rene, Helsingør  
Elchendorc, Mogens, Charlottenlund  
Ellehauge, Claus, Nordborg  
Frederiksberg Bibliotek, Frederiksberg  
Hammerum, Peter, Skælskør  
Hansen, Erik, Helsingør  
Hansen, Jørgen, Helsingør  
Hansen, Mikael, Allerød  
Helager, Morten, Hundested  
Herning Bibliotek, Herning  
Hjortkær, Peter, Snekkersten  
Hubbard, Tim, København  
Hømlund N. C., Sønderborg  
Jensen, Dahl Thomas, Espergærde  
Jensen, Flemming, Køge

Johansen, Bertel, Helsingør  
Jørgensen, Gorm Præst, Greve Strand  
Jørgensen, Per Bay, Charlottenlund  
Kalmar Läns Museum, Kalmar  
Kofod, Carl W., Rønne  
Kolding, Ole, Hadsten  
Kaae, Niels, Allerød  
Lildholdt, Claus Jørn, Aabenraa  
Linden, J. V. P., Vlaardingen  
Nielsen, Kirsten, Lyngby  
Odense Bys Museer, bibliotek, Odense  
Pors, Jens Krabbe, Næstved  
Poulsen, Ellen Lohnmann, Ballerup  
Poulsen, Ole, Ballerup  
Poulsen, René, Esbjerg  
Schultz, Steffen, Charlottenlund  
Svenningsen, Tommy, Vanløse  
Sørensen, Børge, Sønderborg  
Sørensen, Jan, Padborg  
Thomassen, H., Virum  
Tomra, Knud-Erik, Ålborg  
Vraagaard, Troels, Valby

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## Resultatopgørelse for tiden 1. april 2002 – 31. marts 2003

### *Indtægter*

Kontingenter fra medlemmer . . . . .	213.419
Modtaget gave . . . . .	305
Fortjeneste ved diverse salg . . . . .	569
Refusion af sygedagpenge . . . . .	0
Renteindtægter . . . . .	2.243
Aktieudbytte . . . . .	1.187
Indtægter i alt . . . . .	<u>kr. 217.723</u>

### *Udgifter*

Udgivelse af årbog 2002 . . . . .	122.945
Moms af årbøger til medlemmer . . . . .	14.852
Porto til udsendelse . . . . .	14.880
	<u>152.677</u>
Salg af årbøger . . . . .	11.842
Nettoudgift årbog 2002 . . . . .	140.835

Andel af gager . . . . .	25.000
EDB-omkostninger . . . . .	5.000
Medlemsarrangementer . . . . .	7.051
Gaver . . . . .	0
Kontorhold m.v. . . . .	1.833
Porto m.v. . . . .	15.996
Revision . . . . .	7.000
Renteudgifter . . . . .	0
Bankgebyrer . . . . .	4.878
Udgifter i alt . . . . .	<u>kr. 207.593</u>

Resultat . . . . .	<u>kr. -10.130</u>
--------------------	--------------------

## Balance per 31. marts 2003

### *Aktiver*

Likvider . . . . .	89.502
Tilgodehavende Barfoed/Høvden . . . . .	85.000
Tilgodehavende . . . . .	13.573
Beholdning af salgsartikler . . . . .	791
Aktier Danske Bank 250 stk. (kostpris) . . . . .	8.050
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 196.916</u>

### *Passiver*

Forudbetalinger . . . . .	24.300
Skyldige omkostninger . . . . .	8.000
Skyldig moms . . . . .	15.379
Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet . . . . .	32.878
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 2002 . . . . .	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 2002 . . . . .	56.181
Årets resultat . . . . .	10.130
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 196.916</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 26. august 2003

*Niels P. Hansen*, registreret revisor

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

Resultatopgørelse for tiden  
 1. april 2002 til 31. marts 2003

Balance pr. 31. marts 2003

<i>Indtægter</i>	
Udbytter . . . . .	59.065
Renter, bankindestående . . . . .	1.929
Renter, obligationer . . . . .	65.898
Kursgevinst udtrukne obligationer . . . . .	6.643
Indtægter i alt . . . . .	<u>133.532</u>
<i>Udgifter</i>	
Revisionshonorar . . . . .	5.000
Depotgebyr. . . . .	100
Udgifter i alt. . . . .	<u>5.100</u>
Resultat. . . . .	128.432
Gave til Handels- og Søfartsmuseet . . . . .	100.000
Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20% . . . . .	<u>25.686</u>
Overskud . . . . .	<u>kr. 2.746</u>

<i>Aktiver</i>	
Likvider . . . . .	197.799
Tilgodehavende renter. . . . .	16.334
Tilgodehavende udbytteskat . . . . .	638
Aktier Danske bank, 194 stk. (kostpris)	22.043
<i>Obligationer</i>	
5% Danske Kredit Annuitet 2029 Nom. 1.015.158,45 (kostpris). . . . .	956.533
5% Realkredit Danmark 2019 Nom. 296.324,80 (kostpris) . . . . .	285.879
Danske Invest Dannebrog, Nom. 930.300 (kostpris) . . . . .	944.255
Aktiver i alt. . . . .	<u>kr. 2.423.739</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger. . . . .	7.000
Skyldig gave . . . . .	100.000
Mellemregning Handels- og Søfartsmuseets Venner. . . . .	<u>85.000</u>
Gæld. . . . .	192.000
Arv Sture Høvdens. . . . .	730.666
Arv H. L. Barfoed. . . . .	100.000
Arv Marius Ranæs. . . . .	969.854
<i>Kapitalkonto:</i>	
Saldo 1. april 2002 . . . . .	267.987
Henlæggelse for 2002/03 . . . . .	25.686
	293.673
<i>Uddelingskonto:</i>	
Saldo 1. april 2002 . . . . .	114.800
Årets resultat . . . . .	2.746
	<u>117.546</u>
Egenkapital . . . . .	2.231.739
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 2.243.739</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 26. august 2003  
 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 bankkonto: Danske Bank reg. nr. 3163 konto 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).

Alle priser er ekskl. moms, porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på  
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg  
3000 Helsingør.

Tlf. 49 21 06 85. Fax 49 21 34 40.

Venneselskabet har telefontid torsdag kl. 0900-1500. Venneselskabets direkte telefonnummer er 49 28 02 16, og derudover kan museets sædvanlige telefonnummer benyttes med omstilling til lokal 26.

E-mail-adresse:

[venner@maritime-museum.dk](mailto:venner@maritime-museum.dk)

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Dampskibsselskabet TORM

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 3200 anslag og modsvarer 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.