



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 2004





Omslag, forside: Nyt og gammelt mødes på Burmeister & Wain Skibsværft i sommeren 1972. Ved udrustningskajen ses det nybyggede containerskib M/S SELANDIA, på 34.700 tdw. eller 2.272 TEU leveret til ØK. Inde for reparation og vedligeholdelse ses i tørdokken ØK's fragt- og passagerskib M/S SIBONGA på 10.400 tdw., bygget på Nakskov Skibsværft i 1953. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

*Front cover: New and old meet at Burmeister & Wain Shipyard during the Summer of 1972. Along the outfitting quay is the new Danish East Asiatic Company container ship M/S SELANDIA, 34,700 tdw or 2,272 TEU. The M/S SIBONGA - also belonging to EAC - lays in the dry dock for repair and maintenance work. The 10,400 tdw cargo and passenger ship was built at Nakskov Shipyard in 1953.
(Photo: DMM)*

Omslag, bagside: Påvirkning til en god sikkerhedsadfærd er også foregået med humor som her i Thora Lunds streg.
(Thora Lund og Kaj Lund: Den sømand han må lide IV, Handelsflådens Velfærdsråd, 1973)

*Back cover: Humour can also be used to improve the awareness of a proper safety conduct as here in Thora Lund's drawing.
(Thora Lund og Kaj Lund: Den sømand han må lide IV, Handelsflådens Velfærdsråd, 1973)*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 2004*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2004 (bind 63 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print, Helsingør
Reproarbejdet er udført hos Nofo-print, Helsingør

Redaktion: Hans Jeppesen,
og Kåre Lauring
Oversætter: Len Nossell
Redaktionssekretær: Jørgen Marcussen

ISBN 87-89587-21-9
ISSN 0085-1418
Bogladepriis kr. 280,00

Der kan i årbogen være illustrationer, hvis rettighedshavere ikke har kunnet findes.
Ved henvendelse til Handels- og Søfartsmuseet vil kopieringsaftale kunne indgås.

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

Ulla Andersen: Einar Holbølls sømandsliv <i>Einar Holbøll's Life as a Sailor</i>	7
Benjamin Asmussen: Den tyske besættelse af Kronborg 1940-1945 <i>The German Occupation of Kronborg 1940-1945</i>	15
Erik Dannesbøe: Fuldskipet VALKYRIEN 1882-1923 <i>The full-rigged ship VALKYRIEN 1882-1923</i>	41
Henrik L. Hansen og Morten Vinter: Søfarende i danske skibe omkring årtusindskiftet - om arbejdsmiljø og arbejdsvilkår i handelsflåden <i>Work Conditions and Occupational Health for Sailors in the Danish Merchant Fleet Around the Millennium</i>	59
Kåre Lauring: Ostindienfareren GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780 <i>The East Indiaman GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780</i>	87
Morten Karnøe Søndergaard: Dansk værftsindustri efter 1945 <i>The Danish Shipbuilding Industry since 1945</i>	103
Søren Thirslund: DECCA NAVIGATOR i 50 år <i>50 Years with DECCA NAVIGATOR</i>	117
Museets protektor og bestyrelse	131
Museets personale	131
Museets beretning for 2003	132
Gaveliste for året 2003	143
Boggaver 2003	144
Museets regnskab for 2003	145
Museets salgsartikler	149
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	150
Selskabets beretning for 2003-2004	150
Selskabets nytilkomne medlemmer	154
Selskabets regnskab for 2003-2004	155
Selskabets salgsartikler	158
Bidragydere til årbogen	159
Forfattervejledning	160

*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.*

Ulla Andersen: Einar Holbølls sømandsliv

I eftertiden er Einar Holbøll (1865-1927) kendt som postembedsmanden, der blev »Julemærkets Fader«, men før det kom dertil, regnede han med en maritim karriere.

Ulla Andersen, der i mange år har været en af hovedpersonerne i arbejdet med at holde S/S SKJÆLSKØR i fin og sejlklar stand, har samlet materiale til belystning af Einar Holbølls sømandsliv.

Einar Holbølls far var søofficer, og derfor voksede Einar op i Nyboder på hjørnet af Borgergade og Rævegade. Faderen Pingel Johan Carl Heger Holbøll havde i 1864 været i aktiv krigstjeneste som chef for kanonjolledivisionen på Slesvigs vestkyst og næstkommanderende ved forsvaret af Vesterhavssøerne, og for hans vedkommende endte krigen som tysk krigsfange i tiden 20.7.-23.8.

Året efter var han næstkommanderende i skonnerten FYLLA på rejse til Færøerne og Island, men inden afsejlingen blev kølen lagt til Einar Holbøll, som fødtes den 20. december 1865. De følgende 4 år var faderen fører af postdampskibe, derefter blandt andet chef for forskellige orlogsfartøjer, og den maritime karriere sluttede som lodsinspektør i København i tiden 1877-1902.

På den baggrund virker det ganske selv-

følgelig, at også sønnen skulle til søs. At Einar Holbøll også gerne ville den vej, fremgår blandt andet af selvbiografien *Søstjerner*, som han udgav som 60-årig. De følgende citerede erindringsglimt stammer herfra.

I marinen

For vordende søofficerere var det første trin på den tid et togt som frivillig lærling.

Den 30. august 1880 blev den knap 15-årige Einar Holbøll påmønstret fregatten JYLLAND, og kommandør H. Garde gav lærlingen følgende bedømmelse:

Opførsel: UG (svarer til 13)

Anlæg for sølivet: MG (svarer til 8)

Evner: MG

Kundskab/praktiske øvelser: MG

Rejsen gik som vanligt for tiden til Dansk Vestindien, hvor skibet på udturen anløb Plymouth og Cadiz, og på hjemrejsen var der besøg i Cowes og Mandal.

Efter 7 måneders togt var fregatten JYLLAND atter hjemme, og alle lærlinge skulle atter vurderes. Om Einar mente kommandør J. Schoustrup, at evnerne stadig var til MG, mens resten var til UG.

Derefter skulle han atter på skolebænken for at tage en præliminæreksamen, og også det gik godt.

For at bestå krævedes 32 point, og Einar



Einar Holbøll som frivillig lærling på fregatten JYLLAND

Einar Holbøll as a volunteer apprentice on the frigate JYLLAND.

Holbøll fik det nydelige resultat 47 $\frac{1}{2}$ point.

Således forberedt var han praktisk og teoretisk kvalificeret til at gå til optagelsesprøve til Søkadetskolen - datidens Søofficers-skole - men her dumpede han med et brag, og måtte herved dele skæbne med mange af de 60 aspiranter, der havde søgt ind.

I koffardifart

I stedet satsede han på handelsflåden, og

man kan da også gætte på, at hans far som lodsinspektør i København har haft bekendte, der kunne hjælpe med at finde en hyre.

Den 7. maj 1883 blev han påmønstret barkentinen JOHANNES af Dragør som jungmand for en rejse til Østersøen og videre. Skibet lå på Reden ved København med en ladning salt, der skulle fragtes til en russisk havn i Østersøen. Rejsens første havn var således det datidens søfolk kaldte »Plankekina« – Østersøens havne, hvorfra den almindeligste fragt var tømmer, der ofte sejlede til Storbritannien, og på returturen var der ofte kul fra f.eks. Wales. JOHANNES var med sine 42 år et gammelt skib, men det var dog blevet gennemgribende renoveret i 1858.

Skibets kaptajn var Carl Dirchsen Jans, og om bord på denne sommerrejse var også kaptajnens gravide hustru Grith. På denne rejse blev Einar Holbølls præliminæreksamen på overraskende vis til nytte. Vi lader ham selv fortælle:

»Over Nordsøen lå vi og krydsede og kom ingen vegne. Skipper blev med hver dag der gik mere og mere arrig og så befippet ud. Kokken fortalte: »Grethe er langt henne. Mon hun holder tæt, til vi når havn?« Grethe var kaptajnens kone og havde i den seneste uges tid holdt sig nede i kahytten. En nat ved et-tiden kom bådsmanden ramlende med sine træskostøvler hen til os i Lukafet.

»Hvor er drengen? – tørn ud! Se at komme lidt rask ud af fjerene, Grethe føder!«

»Hvad rager det mig«, tillod jeg mig at bemærke – »Rager! – Rager! Du skal ned og hjælpe til, dit fjols!«

»Du har jo »Præliminæreksamen!« For-gæves protesterede jeg og forsøgte at for-klare, at jeg ikke havde begreb om at føde. Så bøjede jeg mit hoved og gik agter ud med min videnskab og assisterede Grethe«.

Den 17. oktober 1883 afmønstrede Einar Holbøll JOHANNES. Efter 5 måneder og 11 dage havde han tjent 107 kr. og 33 ører.

Vi må igen formode, at faderen har hjul-pet, for allerede sidst i oktober kan han mønstres som letmatros i barken GERSON af København. Skibet tilhørte det ansete firma Moses og Søn, G. Melchior, som på det tidspunkt havde 5 andre store sejlskibe. Firmaet var et af de handelshuse, der hav-de overlevet siden 1700-årene med de fle-ste aktiviteter knyttet til Vestindien, og i 1883 var det tredje generation, der sørgede for den direkte import af rom og sukker til Danmark. GERSON var med sine 382 regi-stertons rederiets næststørste skib. Også GERSON var et ældre skib, bygget i Sverige i år 1851, men ombygget i København år 1877.

Einar Holbøll skildrer afrejsen således:

»Jeg har fået anvist min køje. Den agter-ste underkøje om bagbord. Mens GERSON bugseres fra »Asiatisk Kompagnis« plads ud gennem havnen og Bomløbet, går vi til vejrs og gør sejlene los. Så svinger vi ud mellem Trekroner og Stubbegrunden. Sej-lene sættes til forhalerens kraftige opsang, og med Dannebrog under gaffelen og det gamle firmas kontorflag på stortoppen står barken for en frisk sydost gennem Sundet bound for Dansk Vestindien.«

På de lange rejser med den tids store ski-be kunne der også være tid og mulighed for mere underholdende indslag, hvis vej-



Einar Holbøll omkring 1883

Einar Holbøll around 1883.

ret og kaptajnen tillod den slags. Det har Einar Holbøll tydeligvis haft øje for, og da skildringerne samtidig giver et fint indtryk af livet om bord og i land, bringes her nogle eksempler.

Posten hjem

»Inden vi forlod den Engelske kanal, fik vi lejlighed til at sende breve hjem. Et bræt på ca. 2 alen, forsynet med mast, støttet af stag og vant og pyntet med en klud på toppen.



Letmatros Einar Holbøll

Ordinary seaman Einar Holbøll.

Ved den ene ende af brættet en flaske med breve, ved den anden en flaske brændevin. Postskibet sattes i vandet i nærheden af en engelsk eller fransk fiskerkutter, og brevene besørgedes prompt i land.

Da jeg blev betroet at hive brættet i vandet, betragter jeg det som min første post-tjeneste og regner mit postale jubilæum derfra.«

Skibshunden

»Skibshunden gøede rasende. Den holdt ikke af, når noget faldt i vandet.

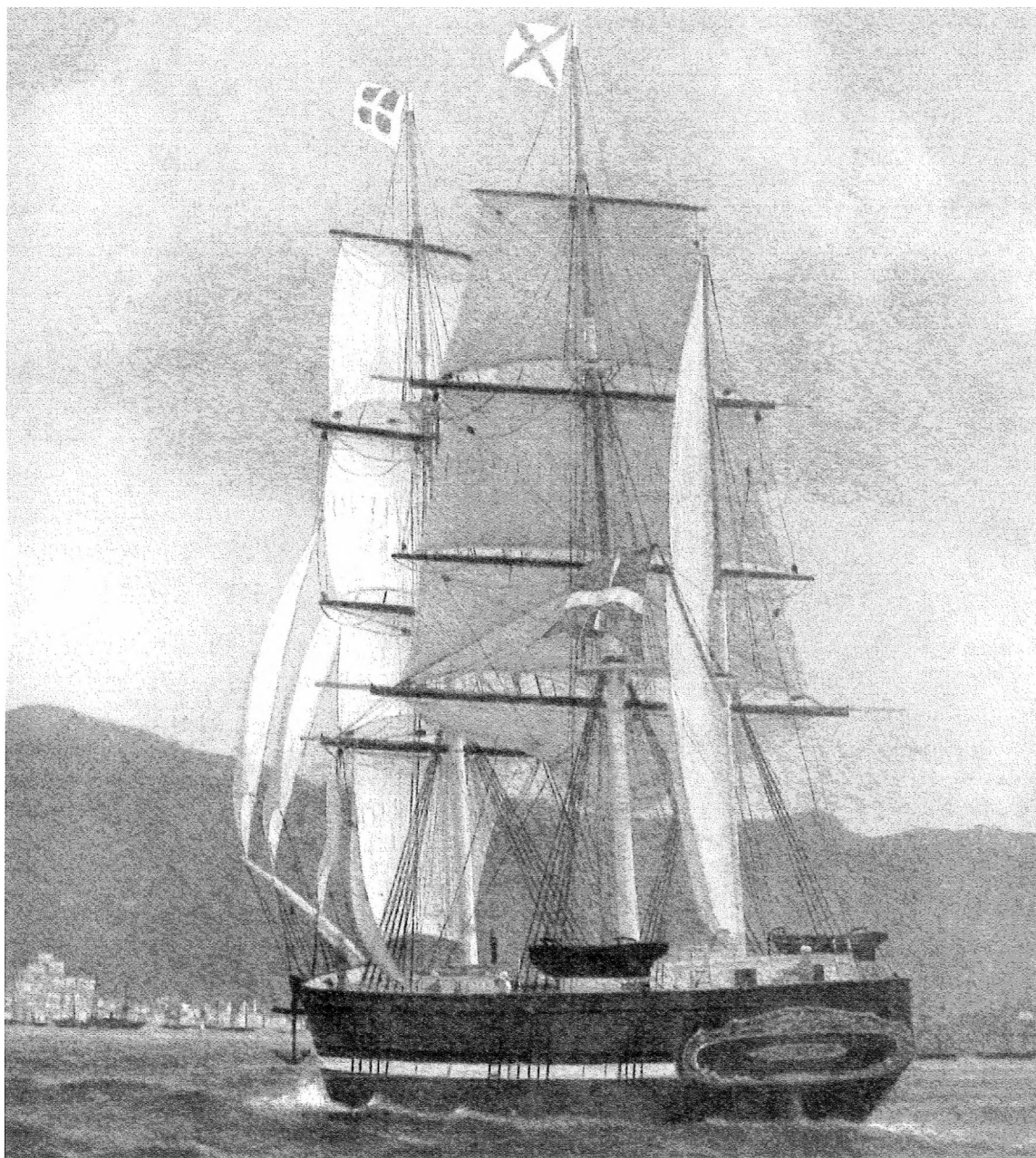
Dyret hed »Sam Weller« og var et arrigt bæst, der kun lystrede kaptajnen, som påstod, at den var af den ædleste race. Den så ud som en blanding af puddel og gedebuk. Når den skulle træde af på naturens vegne, gik den fra kahyt til dæk. Af samme grund kom den kun én gang på besøg i land hos kaptajnen.

Da »Sam Weller« gik fra 4. sals lejligheden op på loftet i stedet for ned på gaden, prøvede husassistenten at ændre dens kurs. Det endte med, at hun ikke kom til dansebal den aften!«

Julegrisen

»Juleaften i Passaten nærmede sig, og en stor sindsbevægelse indtrådte. Og det var »Jørgensens« skyld. Jørgensen var en lille knap to måneders gammel gris, der var kommet om bord ved afrejsen i efteråret for at være julemiddag. Den færdes frit omkring, i lukaf, kabys, ja selv i chefens kahyt og køje. Den var elsket af alle og sov i vore køjer. Skinnende ren var den altid, blev dagligt spulet samtidig med dækket. En dag sagde førstestyrmand til kokken, at grisen skulle slagtes. Sejlmageren, der havde været med GERSON flere gange og hans ord havde vægt sagde: Ingen af os her i lukafet kan stikke Jørgensen, og i øvrigt beder jeg førstestyrmanden meddele kaptajnen, at ingen her ønsker at spise fersk flæsk juleaften. Vi kerer os ikke om det! Fra os lød det: Det er svart.

Jørgensen blev ikke slagtet denne gang, men tilbragte en rigtig hyggelig juleaften



Bark GERSON venter på lods på Reden ved Frederikssted, Sankt Croix.

The bark GERSON waiting for a pilot on the roads of Frederikssted, Sankt Croix.

med os, liggende i Sejlmagerens køje, og Tømmermanden udbragte dens skål.

Den blev byttet i Skt. Thomas for 50 høns, en sumpskildpadde, en ældre abekat og to papegøjer.

Efter en bevæget afsked gik Jørgensen fra borde, vrælende af fuld hals, men med fineste honnør, ned ad styrbords faldereb.«

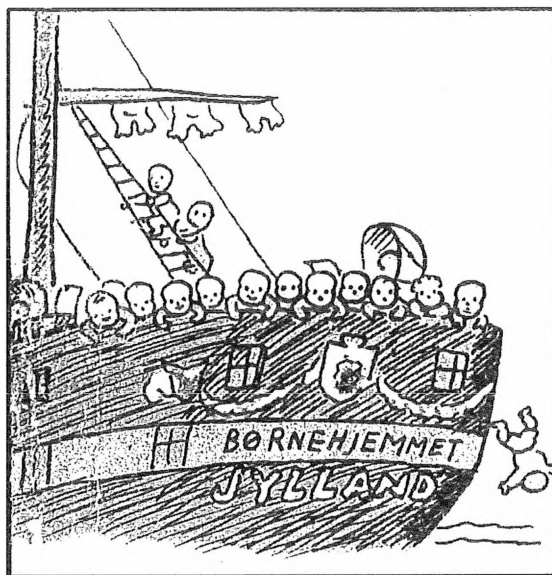
Til fest på Sankt Thomas

Einar Holbøll fortæller, at han havde den store tilfredshed at få adgang til flere af de bedre negerfamilier på Sankt Thomas. Han husker særligt et aftenselskab hos den kommunale hundeklipper. Værten, hans hustru og syv fremragende negre med fruer samt politibetjenten, der var indbudt af taktiske grunde. Påklædningen var tvangfri, barbenet med let opsmøgede tommelfingre.

»Min borddame, en ung eksotisk skønhed tog en frisk skrå mellem hver ret. Til middagen blev skænket en ung rom, kaldet pyt. Vi morede os herligt. Damerne var bedårende og usnerpede.

Taler og sange vekslede, kun afbrudt ved, at politibetjenten, påvirket af pytten, hvert øjeblik ville arrestere en eller anden af gæsterne. Ved desserten tillod jeg mig at give mit bidrag til underholdningen ved at deklamere Heines stemningsfulde digt »Die beiden Grenadiere.«

Det blev modtaget med entusiasme og kraftige klap med fodsålerne, en praktisk måde at give sit bifald til kende på, da man så ikke behøver at afbryde spisningen. Senere gik det op for mig, at man havde troet, at jeg holdt en tale for damerne. Da bordene var hævet, spillede vi klink med



Holbølls Fregatplan kom ud at svømme, Den er umulig efter alle Julemærker at dømme.

Tegning fra det satiriske tidsskrift Klodshans. Holbøll forsøgte i 1912 og i 1925 forgæves at købe fregatten JYLLAND for at indrette den som julemærkehjem.

Drawing from the satirical magazine »Klodshans«. Holbøll tried in vain both in 1912 and in 1925 to purchase the frigate JYLLAND in order to convert it into a Christmas stamp home.

værtindens styrbords øje, der var af glas, og som hun gæstfrit stillede til vor disposition.

Når øjet vendte opad var det krone, nedad var det snik. Først klokken tre om morgenen blev jeg vrikket om bord af den mindst berusede neger.«

Forelsket 1

»Udloset! Vi skal til Ponce i Portorico for at laste sukker. En fornem spansk familie er med som passagerer. For en ganske svag brise glider vi langsomt ud af havnen. Datteren har anbragt sig ved siden af mig på rorbrættet, og mit hjerte er gået ad Hedehusene til. Hun var så smuk, at jeg er sikker på, at hvis Aphrodite var steget op af bølgerne og kravlet over rælingen, ville hun være faldet bagover i vandet igen af misundelse. Englebarnet spurgte: Hvornår skal vi sejle?»

Sejle! sagde jeg forbavset. Vi sejler alt, hvad vi kan. Gudinden kastede op på mig ved den blotte tanke om at vi sejlede, så søsyg blev hun.«

Forelsket 2

»Da vi havde forladt Portorico og havde været nogle dage i søen, savnede jeg fotografierne af mine forældre. »Hvem har hugget dem?« »Nå, dem har jeg rent glemt at give tilbage!. Her er de«, »sagde Laurits. »Jeg lånte dem i Ponce og bildte min lille sorte kæreste ind, at det var hendes svigerforældre. Din fader har jo epauletter og trekantet hat på, og ordener på brystet, så pigebarnet var jo stolt over den pæne familie, hun kunde vente at komme ind i.«

I marts 1884 var barken GERSON og Einar Holbøll atter i Danmark.

Hans ambition var at læse til styrmand, og han begyndte at forberede sig til at søge på navigationsskole, men gigtfeber og problemer med synet satte en stopper for livet som professionel sømand.

Han fik i stedet ansættelse ved postvæse-

net, hvor han fra 1905 blev postmester. Året før udkom det første julemærke i Danmark, og dermed realiseredes hans gode ide, hvor overskuddet af salget af julemærker anvendes til godtgørende formål. Ideen blev hurtigt efterlignet i andre lande, og i dag produceres der julemærker i over 100 lande. I Dansk Bibliografisk Leksikon betegnes Einar Holbøll således med god grund som filantrop – men først var han sømand.

Litteraturhenviisning:

Ordenskapitlet: Einar Holbøll's levnedsskrivelse.

Einar Holbøll: *Søstjerner* 1925.

Boganmelelser bl.a. fra Tidens strøm, *Vikingen* 1934, nr. 5.

Moses & Søn G. Melchior: *Jubilæumsbog 1761-1961*.

Harald Høedt: *Dansk Biografisk Leksikon* 1980.

Søfarts-og bymuseet i Dragør.

Post & Telemuseum, Dorte Stieper & Agnete Holbøll.

Kim Vilhelmsen fra JulemærkeSamleren.

Einar Holbøll's Life as a Sailor

Summary

Einar Holbøll, 1865-1927, is known as the post official who became the »Father of the Danish Christmas Stamp«, but before all this he had counted on a career at sea. Einar Holbøll's father was a naval officer and so Einar grew up in Nyboder on the corner of Borgergade and Rævegade. His father Pingel Johan Carl Heger Holbøll had in 1864 been on active service as head of a division of gunboats on the west coast of Schleswig and second-in-command of the defence of the North Sea Islands.

That Einar Holbøll wished to follow in his father's footsteps can be seen in his autobiography *Søstjerner* (Starfish), which he published at the age of 60. This article quotes a few memories from the autobiography. His career at sea started in 1880 when at the age of 15 he signed on to serve on the frigate JYLLAND. After the voyage he applied to the Naval Cadet College – the equivalent of the Naval Officers' College at the time – but he failed the entrance exam dismally.

Instead he banked on entering the merchant navy, and on May 7th 1883 he signed on with the barkentine JOHANNES of Dragør as an apprentice on a voyage to the Baltic and beyond. Then he signed on with the bark GERSON of Copenhagen as an ordinary seaman. From this voyage

Einar Holbøll tells among other things of a visit to several of the better Negro families on the island of St Thomas. He especially recalls an evening party at the house of the municipal dog cutter with the following being present: The host, his wife, and seven outstanding Negroes and their wives, as well as the police constable, who was invited for tactical reasons. The party was a great success.

In March 1884 the bark GERSON and Einar Holbøll were back in Denmark again. His ambition was to study to become a first mate, so he now began preparations to apply to Navigator College. However, rheumatic fever and problems with his sight put an end to his life as a professional sailor.

Instead he took up employment with the postal services where he was a postmaster from 1905. One year earlier the first Christmas stamp was issued in Denmark, thus implementing his great idea that profits from the sale of Christmas stamps should go to charity. The idea was swiftly copied in other countries, and today Christmas stamps are produced in more than 100 countries. In the Danish Bibliographical Encyclopaedia Einar Holbøll is described with good reason as a philanthropist – but before that he was a sailor.

Benjamin Asmussen: Den tyske besættelse af Kronborg 1940-45

Forfatteren er historiestuderende, og han har en årrække været ansat på museet med opgaver som kustode, omviser og andre formidlingsopgaver. Artiklen er den første samlede fremstilling af dette afsnit af slottets historie.

Ved indsejlingen til Øresund ligger det berømte Kronborg slot. Under den tyske besættelse af Danmark 1940-45 blev også Kronborg besat og brugt som kaserne af den tyske værnemagt. I denne artikel vil jeg give en redegørelse for forløbet af den tyske besættelse af området omkring Kronborg. Der er i litteraturen stor opmærksomhed om Kronborgs tidlige historie, især med henblik på tiden under Frederik II og Christian IV, både i den historiske og populære litteratur. Slottets nyere historie, bl.a. som kaserne og under besættelsen, er ikke belyst tilstrækkeligt, og det kan bl.a. ses i de guidebøger, der sælges i slottets Velkomstcenter. Hverken i den nyeste¹ eller den næstnyeste² guidebog er den tyske besættelse af slottet nævnt.

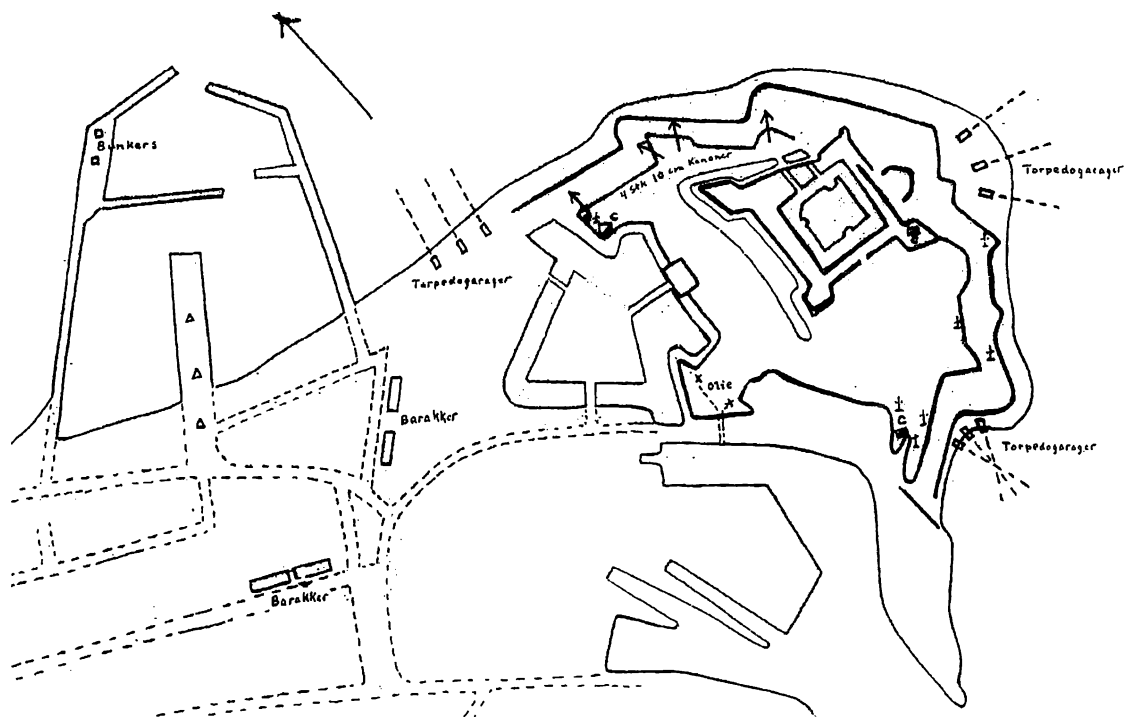
Efter besættelsen blev den påstand fremsat, at tyskerne var kommet til Kronborg for at bruge slottets værdi som historisk monument til at sikre sig bag. Den påstand vil jeg diskutere og herunder analysere Kronborgs militære værdi og desuden berøre Øresunds strategiske betydning

under krigen. Samtidig vil jeg analysere faren for slottets beskadigelse under krigen fra allieret og tysk side. Som baggrund for det efterfølgende vil jeg først kort ridse Kronborgs tidligere historie og strategiske betydning op.

Når der i det efterfølgende refereres til Kronborg, skal det præciseres, at der ikke udelukkende menes selve slottet, men hele området afgrænset af den yderste voldgrav og havnen

Kronborgs historie

Før Kronborg blev bygget, stod der på pynnten ud i sundet galger til skræk og advarsel for sørøvere i Øresund³. Senere, under Erik af Pommerns regeringstid i 1420'erne, byggedes borgen Krogen, primært for at håndhæve den nyindførte Øresundstold, der var en skat på alle skibe, der sejlede igennem Sundet. Op igennem 1500-tallet udbyggedes Krogen gradvist, indtil det færdigombyggede kompleks i 1580'erne blev omdøbt til Kronborg. Under svenskekrigen i 1658, blev slottet for første gang besat og blev kraftigt beskadiget. Kronborg ophørte derefter med at være kongebolig og blev i stedet kaserne for bl.a. Helsingør Garnison, og der blev indrettet kaserne i bygninger inden for voldene. Selve slottet blev senere taget i brug til indkvartering af sol-



Kort over de tyske anlæg på Kronborg tegnet kort før befrielsen. Stregerne med prikker på hver side symboliserer 20 mm luftværnskanoner.
(Generalkommandoen, 12.5.1945: Oversigt over de af den tyske værnemagt udførte Befæstningsanlæg i Danmark, Det kongelige Garnisonsbibliotek)

*Map of the German installations at Kronborg drawn shortly before the liberation of Denmark. The lines with dots on each side symbolise 20 mm anti-aircraft guns.
(The General Command, May 12th 1945: Outline of the fortifications built by the German Armed Forces in Denmark, Royal Garrison Library.)*

dater, og slottets store rum blev inddelt i mindre lejligheder. Fra 1924-38 gennemgik slottet en omfattende restaurering, der bl.a. skulle ændre slottet fra soldaterbolig til kongeslot. De store rum blev genoprettet, men den prægtige indretning, der havde været tidligere, blev ikke genskabt.

I 1940 var Kronborg endnu kaserne. Her holdt Helsingør Garnison til om end i en

noget amputeret udgave, idet der kun var få soldater tilbage i garnisonen, der formelt blev opløst i 1922. De sidste soldater forlod dog først Kronborg i 1991. Deres primære opgave var at bemane flagbastionen og kippe med flaget for forbipasserende orlogskibe og andre skibe, der hilste på Kronborg. De skulle endvidere bemane de få gamle kanoner, der endnu stod på

Flagbastionen, salutere ved passende lejligheder, og desuden åbne og lukke slottet for offentligheden hver dag.

Fodfolkets Kornet- og Løjtnantsskole lå i bygningerne inden for voldene tæt ved slottets inderste voldgrav. På slottets første sal lå Handels- og Søfartsmuseet, der blev oprettet med udstillingslokaler på slottet i 1915. På Helsingborg Ravelin havde museet kontor for sine få ansatte. Slottets daglige administration blev varetaget af Slotsforvaltningen, der også holdt til inden for voldene.

Øresund og Kronborgs strategiske betydning før 2. verdenskrig

Kronborg ligger ved indsejlingen til Øresund og ved den korteste og letteste indsejling til Østersøen.⁴ Da slottet blev bygget i 1500-tallet, var det en meget vigtig position for den danske krone at beherske, det var vigtigt at vise det for omverdenen. Med fæstningen Kärnan i Helsingborg, på den dengang også danske side af Øresund, virkede Sundet umiddelbart velbefæstet. Igennem århundrederne steg tolden, og for at forhindre, at skibe blot i stedet sejlede gennem Lille- eller Storebælt, indførtes samtidig en Strømtold efter samme princip i disse farvande. I Storebælt findes adskillige skær, der endnu i dag udgør en fare for skibsfarten. Fra dansk side gjorde man intet for at oplyse om vilkårene for besejling af Storebælt, og søkort blev anset som værende en statshemmelighed op igennem 1700-tallet. Først i begyndelsen af 1800-tallet, da en britisk flåde målte Storebælt op, begyndte ruten at blive et alternativ til Øresund.

I begyndelsen af 1900-tallet blev skibene så store, at Øresunds ringe dybde begyndte at blive et problem. Fra svensk side uddybede man derfor sejlrenden Flinterenden til 7 meter, men det gav til gengæld betænkeligheder fra dansk side angående forsvaret af København, da større krigsskibe nu kunne komme ind i sundet. I 1923 prioriterede man alligevel handelssøfarten over forsvarshensyn og uddybede sejlrenden Drogden til 8 meters dybgang for at kunne tiltrække større skibe til Københavns havn⁵.

Under 1. verdenskrig, da fronterne på land var blevet låst fast, var der fra britisk side planer om sende flåden sammen med en landgangsstyrke af sted gennem Sundet og Bælterne til landsætning på Den tyske Østersøkyst. Planen blev som bekendt aldrig til noget, men den tyske flådes ledelse var klar over, at Tysklands nordkyst var sårbar. Den tyske kommandant over Højsøflåden udtalte efter krigen, at en britisk flåde kombineret med en russisk landgang ville have kunnet indtage Pommern og senere Berlin⁶, hvilket kunne have fremtvunget en hurtig overgivelse og afslutning på krigen.

Besættelsens forløb

Den 8. april 1940 om aftenen fik garnisonskommandanten, oberst Permin, ordre om at gå i forhøjet beredskab, og alt mandskab fik forbud mod at bevæge sig uden for slottets område⁷. Næste morgen kl. 06.05 indløb en alarmordre, og mandskabet blev samlet og gjort klar til afmarch og eventuel indsats. Den spænding, der måtte have været, blev dog kort, for allerede kl. 7 kom

der ordre om ikke at gøre modstand. Umiddelbart efter sås tyske flyvemaskiner over Helsingør. Der var rygter i garnisonen om, at et kompagni skulle have taget færgen til Sverige⁸. Garnisonen i Roskilde under ledelse af oberst Bennike havde besluttet at opgive kampen i Danmark og i stedet tage til Sverige og fortsætte kampen der.⁹ Staben med regimentschefen ankom først og tog færgen KRONBORG til Helsingborg kl 10.05. Det første kompagni, der ankom lidt senere, blev mødt af en officer fra Kronborg, der beordrede dem til at marchere til slottet. Der diskuterede man, hvorvidt man skulle tage til Sverige eller ej, men hele kompagniet meldte sig frivilligt til at tage med. Kompagnichefen, der angiveligt var nazist, modsatte sig dog, at kompagniet skulle tage til dertil, men han fik frataget sin kommando af en af delingsførerne¹⁰. Ved Helsingør havn gik det meste af kompagniet om bord på opmålingsfartøjet FREJA, der fragtede dem til Helsingborg sammen med bl.a. tre kornetelever fra Kronborg. I Sverige blev de alle interneret og blev efter nogle måneder sendt tilbage til Danmark igen.

Det første, man på Kronborg så til tyske tropper, var den 9. april kl. 22.15, da et tysk kompagni ankom til Helsingør fra Hille-rød, og den tyske kaptajn meldte sig til garnisonskommandanten. Det ser dog ud til, at det foregik fredeligt, for kort tid efter blev det tyske kompagni indlogeret på et vandrehjem lige uden for Helsingør. Samme nat blev flagstangen på Flagbastionen fjernet, sandsynligvis af de danske soldater, fordi den skulle til reparation!¹¹ Flagstangen kom først op igen efter befrielsen.

Allerede næste dag flyttede kornetsko-lens clever til Næstved, og den 11. april overtog de tyske styrker indkvarteringsfaciliteterne¹² uden for den inderste voldgrav.

Fra slotsforvaltningens side begyndte man straks efter besættelsen at forberede sig på det værste. Der udarbejdedes bestemmelser for beredskabet ved et eventuelt bombeangreb, og der blev placeret en alarmeringspost på toppen af Kanontårnet¹³. På museet satte man enkelte værdifulde genstande i luftværnsskældre¹⁴. Museets besøgstal faldt kolossalt, da folk troede, at både museet og slottet var lukket på grund af den tyske besættelse. De få gæster, der endelig kom, blev endvidere skræmt væk af de tyske vagtposter ved den yderste bro¹⁵. Da museets direktør, Knud Klem, frygtede, at der ikke engang ville være penge til lønninger i de kommende måneder, påbegyndte han en reklamekampagne i bl.a. de landsdækkende aviser for at trække folk til¹⁶. Ikke desto mindre faldt museets besøgstal for sommeren til under en tredjedel i forhold til 1939. Til gengæld kom repræsentanter for den tyske værnemagt på besøg på museet. Den nyankomne tyske kommandant besøgte museet en lille måned efter besættelsen¹⁷, og den øverstbefalende for den tyske flåde i Danmark, Marinebefehlshaber Admiral Dänemark, kom på besøg med flere officerer et par måneder senere. Admiralen, Mewis, var så begejstret for besøget og rundvisningen af direktør Klem, at han skrev et takkebrev til museet¹⁸. Man kan forestille sig, at der har været en gensidig forståelse mellem de to gennem deres fælles maritime tilhørsforhold.

I løbet af 1940 skete der flere ændringer på Kronborg. Der blev opsat en sirene til luftalarmering, og kasematterne blev indrettet som beskyttelsesrum for både de tyske tropper og de ansatte ved de forskellige institutioner¹⁹. Uden for kornetskolens bygning blev der opsat en flagstang til det tyske flag²⁰, og bl.a. ved den yderste bro opstilledes tyske skilderhuse²¹. På de yderste volde blev der opstillet 20 mm anti-luftskyts, sandsynligvis fire eller fem kanoner. To eller tre var placeret på træårne²² for at hæve dem så højt som muligt over terrænet og give dem frit skud, mens to andre var gravet ind i volden ved stranden²³.

I løbet af 1941 blev den tyske disciplin øjensynligt forringet, og der blev klaget fra dansk side over affald, som flød i voldgraven, affaldsdynger, der lå uden for husene, og vinduer, der var smadrede²⁴. En badebro blev stjålet og brændt til opvarmning af stuerne, hvilket fik den danske forbindelsesofficer til at tørne sammen med den tyske kommandant²⁵. Sikringerne gik ofte, da der på mange af de tyske stuer blev tilsluttet radioer og kogeplader, og det kunne elnettet ikke klare²⁶. Undervejs gennem besættelsen skete der en del udskiftninger af de tyske tropper. Ifølge garnisonskommandantens dagbog foretoges selve besættelsen af et regulært infanteriregiment, som senere blev afløst af et landstormskompagni, dvs. tropper af ringere kvalitet. Indtil november 1942 blev de tyske tropper udskiftet yderligere to gange. Man kan forestille sig, at opgaverne på Kronborg har været brugt som rekreerende tjeneste for kamptrætte tropper, hvilket også ville



I Kronborgs volde var indbygget tre garager, der hver husede tre torpedoer til angreb på skibe. Bemærk, hvordan portene er malet, så de ligner de omgivende kampesten. I baggrunden ses en trækonstruktion, hvorpå der stod en luftværnskanon hævet over det omgivende terræn og bevoksning for at give den frit skud. (Helsingør Bymuseum)

There were three garages built into the ramparts of Kronborg and each of them housed three torpedoes for attacking ships. Notice how the gates are painted so they resemble the surrounding granite boulders. The wooden construction visible in the background was used for an anti-aircraft gun, which stood elevated over the surrounding terrain and plant growth in order to give it an unobstructed shot. (Elsinore City Museum)

forklare den til tider pudsige opførsel blandt soldaterne. Tropper fra den tyske krigsmarine var også indkvarteret på slottet først fra marts 1941, da der kortvarigt stationeredes motortorpedobåde i Helsingør havn. Tre måneder senere blev forsvaret af indsejlingen til Øresund forstærket med tre ubåde, hvis 125 mands store besætning også indkvarteredes på Kronborg.

Øjensynligt blev der ført kontrol med institutioner i Helsingør fra den danske garnisonskommandant på Kronborg. Efter at garnisonskommandanten havde læst juninummeret 1940 af *Grænsevagten*, der var et sønderjysk tidsskrift redigeret af Dansk Samling-sympatisøren Vilhelm la Cour, bad han bladet om aldrig mere at sende ham eller nogen af hans undergivne flere numre²⁷. Øjensynlig var han ikke alene i sin kritik, for nogle måneder senere meddelte han generalstaben,²⁸ at ingen myndigheder, biblioteker eller foreninger i Helsingør abonnerede på tidsskriftet. Hvordan, det er blevet kontrolleret, er ikke til at sige, men det virker besynderligt, at der fra en militær garnisons side føres kontrol med, hvilke tidsskrifter civile institutioner læser. En ordre herom til garnisonskommandanten er ikke fundet, men han var flere gange i København af tjenstlige årsager²⁹. *Grænsevagten* blev senere forbudt, men først i februar 1941, fordi man fra dansk side var bange for, at det ville provokere den tyske værnemagt.

I oktober 1942 blev der stillet krav fra den tyske garnisonskommandant om, at alle bygninger, der endnu var til rådighed for de danske militære myndigheder på stedet, blev overgivet til de tyske tropper³⁰. Den 5.

november 1942 forlod garnisonskommandanten Kronborg sammen med de fleste af sine mænd, og kun tre fik lov til at blive tilbage af praktiske årsager.

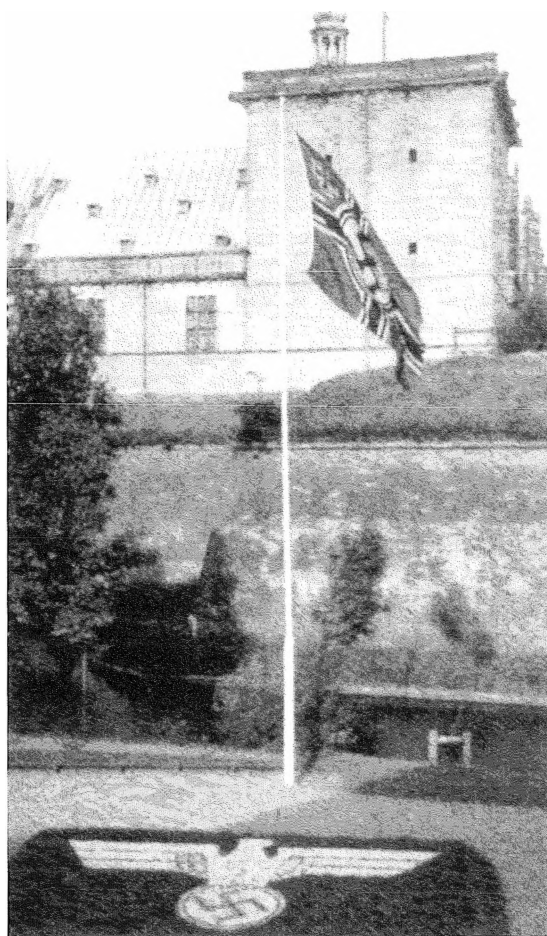
Hvad der foregik på slottet i 1943 henligger delvist i mørke, men det vil nok være muligt at kaste mere lys over det, når Slotsforvaltningens arkiv bliver tilgængeligt på Rigsarkivet. Under alle omstændigheder var der næppe de store uroligheder omkring den 29. august 1943 på Kronborg, da der ikke var flere danske tropper tilbage at internere.

I oktober 1944 forstærkedes bevæbningen af Kronborg, da der i udgravede positioner på voldene blev opstillet fire 88 mm kanoner af en type, der både var effektiv som antiluftskys og mod skibe. Helt nede i vandkanten blev der tre steder på Kronborgpynten udgravet torpedogarager i volden, hvor der i hver blev opstillet tre torpedoer. Torpedoerne kunne styres ved hjælp af en ledning, de slæbte efter sig. Derved kunne de styres fra en kommandopost i nærheden til deres mål³¹. Torpedobesætningen på 60 mand blev sandsynligvis indkvarteret på Kronborg. Samtidig blev der bygget en forsvarsring med pansergrave og pigtråd uden om byen, til hjælp ved forsvaret af denne i tilfælde af en tysk tilbagetrækning³².

I februar 1945 blev adgangen til Kronborg lukket for civile³³. På Handels- og Søfartsmuseet var man bekymret for, hvad der ville ske med museets genstande, når der ikke længere var kustoder til at passe på dem. Den tyske kommandant var heldigvis forstående over for dette, og han skrev endda, at »*Wie schmerzlich der Verlust*

*solcher unersetzlichen Werte ist, wissen wir Deutsche aus eigener Erfahrung zu gut.*³⁴ Han ville derfor gerne hjælpe, men alt skulle fra da af foregå gennem de tyske vagter på stedet. Museets kustoder fik lov til fortsat at passe på udstillingen, og de tyske tropper blev forment adgang til museet. Mange genstande var dog allerede evakueret til et rum i stueetagen, der efterfølgende blev tilmuret for at beskytte mod eventuelle sprængstykker ved et angreb på slottet³⁵. Slotskirkens store gotiske vinduer var nogle måneder tidligere ligeledes blevet muret til for at beskytte det gamle inventar³⁶. Enkelte særlig værdifulde museumsgenstande blev opmagasineret hos private i og omkring Helsingør. Da museet også måtte undvære sine kontorfaciliteter på Helsingborg Ravelin, flyttedes kontoret i stedet hjem til direktør Klem.

Henimod besættelsens ophør diskuteredes det, hvordan Den danske Brigade skulle indsættes i Danmark. Frihedsrådet ville gerne have den til at gøre landgang i Helsingør, og man mente, at det ville være en stor fordel med et brohoved før landgangen³⁷. Det skulle bl.a. bestå af modstandsgruppen BOPA, der skulle storme de tyske fartøjer i Helsingør havn og samtidig angribe den tyske garnison på Kronborg. Efter en rekognoscering den 29. april 1945 konkluderede de lokale modstandsledere dog, at aktionen mod Kronborg i bedste fald var tvivlsom, da der på volden var opstillet maskingeværer og 20 mm kanoner, og den blev da heller ikke til noget. Det er ganske forståeligt, for selvom Kronborg som militær fæstning var forældet, ville dets voldgrave og bastioner virke glimrende mod et



Det tyske flag vajende foran den tidligere Kornet- og Løjtnantsskole, den nuværende administrationsbygning for Handels- og Søfartsmuseet. (Fra Frederiksborg Amt – Årbog 1985)

The German flag flying in front of the former Training School for Cornets and Lieutenants, which is now the administration building of the Danish Maritime Museum. (From the 1985 year book of Frederiksborg Amt (County)).

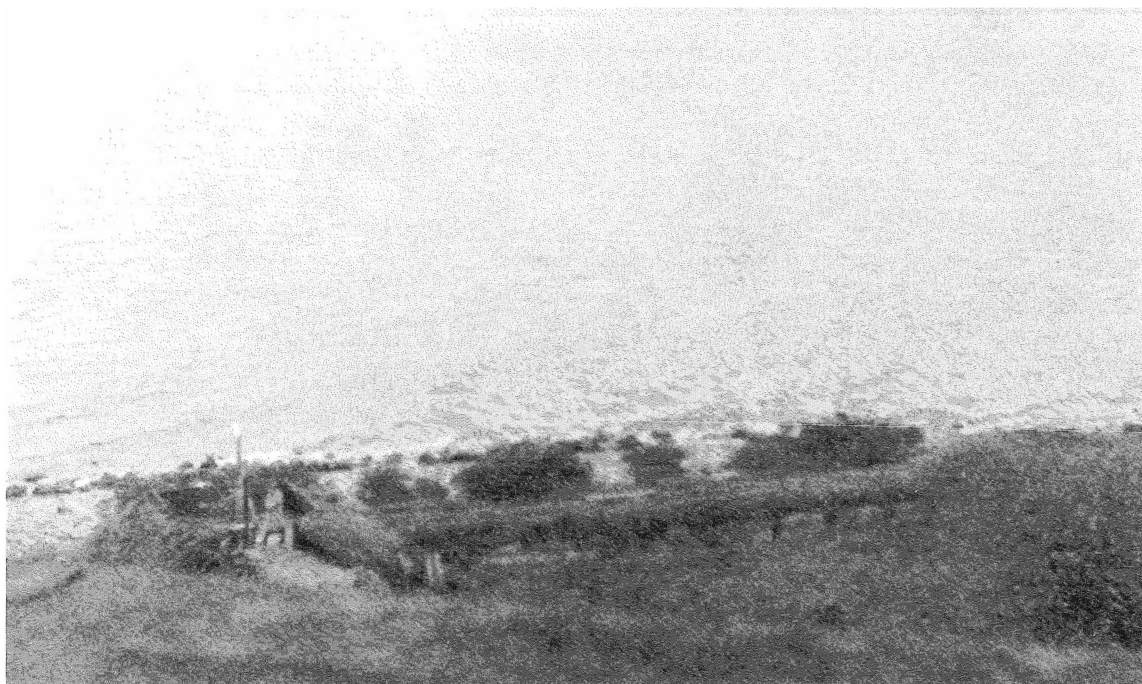
angreb af letbevæbnede civile. Efter besættelsen affødte idéen om en storm af Kronborg en del diskussion, og fra flere sider blev det hævdet, at det primære formål var at få ryddet BOPA af vejen, så det ikke ved besættelsens ophør ville være en magtfaktor.

Da værnemagtens snarlige kapitulation var åbenlys, var der bekymring for, hvordan de tyske tropper på slottet ville forholde sig. Den 30. april 1945 kontaktede Helsingørs borgmester derfor den tyske kommandant for at sikre sig, at en tysk tilbagetrækning ville forløbe uden vold. Det fik han udvirket gennem et møde den 2. maj, hvor det blev erklæret, at der ikke ville være noget postyr, medmindre de tyske tropper blev provokeret eller angrebet³⁸. Dette var en forudseende manøvre fra borgmesterens side, for hvad han ikke kunne vide var, at der netop i de samme dage var diskussion mellem bl.a. den nye tyske statsleder storadmiral Dönitz og de tyske øverstbefalende for Danmark og Norge om, hvorvidt man skulle fortsætte kampen i disse lande for at give de tyske flygtninge i øst tid til at nå over til den vestallierede del af det erobrede Tyskland³⁹.

Ved besættelsens slutning forholdt de tyske tropper på Kronborg sig i ro på trods af landsætningen af den danske brigade fra Sverige. Fra den tyske øverstbefalende i Danmark general Lindemann var der erklæret våbenhvile fra d. 8. maj 1945 kl. 8, og de tyske tropper fik ordre til at holde sig i deres stillinger eller på deres kaserner. Den 15. maj kunne den danske garnisonskommandant overtage kasernen igen efter den var blevet rømmet af de tyske tropper⁴⁰. Dagen før havde garnisonskomman-

danten været på inspektion sammen med slotsforvalteren, en lokal leder af modstandsbevægelsen og nogle tyske marineofficerer. Bygningerne uden for volden var meget beskidte og slidte, og mange steder på kasernen og i kasematterne var opbevaret store mængder ammunition. Den blev bevogtet af tyske marinesoldater, indtil bevogtningen kunne overtages af britiske soldater. Adgangsvejen til Kronborg blev bevogtet af modstandsfolk, men garnisonskommandanten ville gerne have den overtaget af politiet, da han fandt bevogtningen »ret illusorisk«⁴¹. Derudover blev der klaget fra museet over at »Situationen har affødt et Slags Arbejder- og Soldaterraad, som til alle – Slotsforvalter iberegnet – udsteder Passersedler til Kronborg.«⁴², hvilket også må have generet garnisonskommandanten.

Mange steder var der efterladt våben og ammunition i store mængder. På voldene var efterladt fire 88 mm luftværnskanoner, samt i hvert fald fem 20 mm luftværnskanoner. Foran selve slottet, sandsynligvis ud mod vandet, var opstillet et »lytteapparat«⁴³. Desuden var der bl.a. andre steder inden for voldene opmagasinet 92 kanoner og 82 pansernæver,⁴⁴ som er et håndvåben til brug mod kampvogne. Det er dog sandsynligt at de mange ekstra kanoner og pansernæverne er blevet losset fra skibe i Helsingør havn inden afsejling til Tyskland.⁴⁵ I strandkanten både ved Kronborg og mod vest ved Grønnehavn lå torpedorum, og der var opført barakker til mandskabet. Under taget på Kornetskolon havde tyskerne indrettet fængselsceller, hvornår disse blev indrettet er ikke til at sige, men de bærer i hvert fald præg af at være blevet brugt.⁴⁶



To tyske soldater bemander en luftværnskanon på stranden foran Kronborg. Billedet er taget af Handels- og Søfartsmuseets kustode i 1944 og nogle år efter besættelsens ophør skænket til museets billedarkiv.
(H&S 844:49)

*Two German soldiers manning an anti-aircraft gun on the beach in front of Kronborg. The picture was taken by a museum assistant from the Danish Maritime Museum in 1944 and was donated to the museum's picture archives a few years after the occupation.
(DMM 844:49)*

Ved sommerens udgang ser forholdene ud til at have normaliseret sig i nogen grad, for i hvert fald svares der bekræftende fra garnisonskommandanten på et brev fra en Viggo Harslund, der spørger, om det nu igen er muligt at fiske fra Kronborgs strand.⁴⁷

På Handels- og Søfartsmuseet havde man udnyttet tiden uden offentlig adgang til udstillingsarealerne til at forberede en ny-

opstilling af samlingen, der åbnede igen for offentligheden i juni 1946. Ved åbningen blev afholdt et lotteri for at forbedre museets økonomi, og her brugte man endda genstande fra samlingen til at belønne sælgerne af lodsedler.⁴⁸

Beskyldning, klage og svar

I Handels- og Søfartsmuseets årbog 1946 findes en oversigt over besættelsens forløb

ud fra museets synsvinkel. Heri nævnes det, at den tyske belægning af området blev udvidet, og »Da det utvivlsomt skete med den Beregning at gardere sig ved Hjælp af det Hensyn til Slotets historiske Værdi, som man kunde forvente, at Tysklands Fjender vilde vise, maa denne Handling forekomme os særlig gemen.«⁴⁹ Man mente altså, at Kronborg blev benyttet som dækning, og at det bl.a. var blevet valgt som opholdsted for de tyske tropper, fordi man ikke fra tysk side regnede med, at de allierede ville bombe det gamle slot. En lignende opfattelse fandtes også andre steder i samtiden. I billedværket *Den Danske Kamp*, udgivet i 1945, ses et billede af tyske lastbiler parkeret foran Budolfi Kirke i Aalborg. Billedteksten lyder »Saaledes bar tyskerne sig ad under Luftalarmerne. Trods alle Goebbels Forsikringer om, at Englænderne kun sendte deres Bomber mod Hospitaller, Børnehjem og Kirker, fandt de tyske Soldater alligevel alle de tre Steder tilstrækkelig sikre til Parkering af deres Lastbiler, Artilleri, og Ammunitionsvoogne. [...]«.⁵⁰

Slotsforvaltningen var også bekymret for slottets sikkerhed på grund af det opstillede skyts. Via det danske udenrigsministerium modtog den øverstbefalende for de tyske tropper i Danmark en klage fra Slotsforvaltningen om, at man var bange for, at det opstillede skyts ville tiltrække britiske bombeangreb. Fra tysk side svarede det, at »Da es sich um leichte Flak handelt, kamen die Geschütze als Anziehungspunkt für englische Fliegerangriffe kaum in betracht.«⁵¹ altså at da det kun drejede sig om let skyts, kom Kronborg ikke i betragtning som tiltrækningspunkt for britiske fly. Overraskende nok står der endvidere, at »dass eine andere Auf-

stellung nicht möglich sei, zumal die Geschütze seinerzeit in Einvernehmen mit den zuständigen dänischen Dienststellen dort aufgestellt wird.« altså at skytset oprindeligt var opstillet i overenstemmelse med det danske tjenestested, hvilket må være Helsingør Garnison. Om det er korrekt, er svært at sige, men i hvert fald havde den danske forbindelsesofficer i Helsingør ført forhandlinger med de tyske tropper på stedet om skytsets placering⁵². Han fremførte senere, at forhandlingerne havde været nyttesløse, for det første, fordi tyskerne ikke ville rykke deres skyts den mindste smule på trods af, at han argumenterede for at få dem flyttet længere væk fra slottet. For det andet, fordi »[skytset] var af en model, som ikke kunne nå at ramme de forbipasserende eskadriller i den højde, de fløj.«⁵³ Om han her tænker på højt- eller lavtflyvende fly, er ikke til at sige, men da det sandsynligvis var hurtigtskydende 20 mm, kanoner der var tale om⁵⁴, må man formode, at han mente i høj flyvehøjde. Det var nemlig sværere at beregne sigtet ved et direkte skud med 20 mm kanonerne i modsætning til de større luftværnskanoner med eksploderende granater, der blot skulle ramme i nærheden af flyet. Sådanne kanoner blev som sagt først opstillet på Kronborgs volde i slutningen af 1944.⁵⁵

Øresund og Kronborgs strategiske betydning under 2. verdenskrig

Ved 2. verdenskrigs udbrud i 1939 var Øresund stadig et meget vigtigt farvand. For Tysklands vedkommende var der især to faktorer, der spillede ind. Den første og vigtigste var muligheden for at komme ud af Østersøen og engagere den britiske flåde.

Var den tyske flåde først ude af Østersøen kunne den med større frihed selv vælge, hvordan den skulle møde den britiske, og ved en invasion kunne den bruges til at falde Storbritannien i ryggen og muligvis påvirke det neutrale Irland, hvor der blandt mange herskede stærke anti-britiske følelser.

Den anden og senere meget vigtige faktor var adgangsvejen til Norge og dets råstofressourcer. En besættelse af Norge ville ud over ressourcer også give adgang til flere atlantehavshavne, oven i købet tæt på Storbritannien.

Ved krigens start var Danmark ganske samarbejdsvillig med Tyskland, og det blev ikke fra tysk side anset som værende nødvendigt at besætte Danmark for at sikre fri passage til verdenshavet. Man mente, at det tyske luftvåben var tilstrækkeligt overlegent til at kunne dominere farvandet ud for Tyskland. For en sikkerheds skyld minerede man de sydlige del af Bælterne og Sundet ved krigens start i september 1939. To måneder senere blev det fulgt op af en tilsvarende dansk minering i den nordlige del af Bælterne og Sundet efter pres fra Tyskland.

På trods af enigheden fra tysk side om, at omkostningerne ved en besættelse af Danmark var for store, pressede både den tyske marine og luftvåben alligevel på for at få besat Danmark i forbindelse med angrebet på Norge i 1940. For luftvåbnets vedkommende var det for uhindret at kunne benytte Aalborg lufthavn, og flåden ville sikre sig absolut fri bevægelighed gennem Sundet og Bælterne samt muligheden for at kunne forstærke minering af kystforsvaret. Betyd-

ningen af Helsingør kan også ses i et lille skrift, den tyske generalstab udsendte kun tre dage før besættelsen. Heri står der, at Helsingør er det vigtigste punkt i Øresund på grund af havnen og overfarten til Sverige.⁵⁶

Ved det tyske angreb på Sovjetunionen i juni 1942 blev udsejlingen af Østersøen tilagt endnu større betydning. Der blev opstillet et hærkystbatteri i Helsingør bestående af 105 mm kanoner. Det blev primært gjort for at bekæmpe en eventuel sovjetisk flåde, der måtte forsøge at bryde ud af Østersøen. Allerede om efteråret blev de dog flyttet til den jyske vestkyst.⁵⁷ Enkelte skibe blev også sat til at bevogte udsejlingen, men da den sovjetiske flåde ikke fik herredømmet i Østersøen, blev beredskabet nedsat igen, for at materiellet kunne benyttes andetsteds.

Efter en rolig periode begyndte man igen fra tysk side at nære større interesse for det danske område, nemlig på grund af frygten for en allieret invasion. I november 1943 blev Danmarks strategiske status opgraderet på grund af frygten for en allieret invasion i Nord- og Vesteuropa,⁵⁸ og der blev ført flere tyske tropper til Danmark. Efter den allierede landgang i Normandiet i juni 1944 var der fra tysk side stadig frygt for en allieret landgang i Danmark. Den tyske flåde satte derfor kort efter ekstra fokus på Kattegatområdet og oprustede langs kysterne, også i Nordsjælland. I august 1944 udtalte storadmiral Dönitz, at forsvaret af Danmark og adgangen til Østersøen var afgørende, og at beredskabet derfor skulle forhøjes.⁵⁹ 29 kystbatterier skulle opstilles, og i slutnin-

gen af 1944 var de fleste blevet opført på Kattegatkysten,⁶⁰ der ellers ikke var blevet brugt mange ressourcer på at forsvare.

Også for den britiske og den sovjetiske flåde var Øresund af vital betydning. Fra britisk side var man interesseret i at kunne hindre den tyske flåde i at sejle ud på verdenshavet og derved selv være i stand til at vælge slagplads. For den sovjetiske flåde var det derimod af stor betydning at kunne komme ud af Østersøen, da de eneste øvrige havne, der vendte mod øst, lå langt mod nord ved Polarhavet, der ofte fryser til.

Fra dansk side havde Øresund en anden betydning. Undervejs i besættelsen fik mange danskere behov for at gå under jorden, og her var det sikreste at rejse til det neutrale Sverige. Efter den 29. august 1943 fulgte mange danske officerer med for bl.a. at organisere det stigende antal danskere derovre militært. Endelig var Sundet af stor betydning for de danske jøder, der nåede at flygte i dagene før og efter den store jødeaktion natten mellem den 1. og 2. oktober. Man regner med, at i alt ca. 7.000 jøder nåede at flygte til Sverige over Sundet, der ikke var overvåget af den tyske krigsmarine før efter flugten.⁶¹

Mål i nærheden af slottet

Især tre mål i nærheden af slottet kunne tiltrække sig allieret opmærksomhed: færgeruten, den tyske skibsfart mellem Tyskland og Norge og endelig Helsingør skibsværft.

Færgeruten Helsingør-Helsingborg blev bl.a. benyttet til tyske transporter til Norge og Finland, og dem ville briterne gerne have sat en stopper for. Først ved hjælp af minering fra luften og senere ved hjælp af

direkte angreb. I en rapport fra det britiske Air Intelligence 3, der hørte under Air Ministry, diskuteres det, om man skulle foretage luftangreb mod færgerne, men det konkluderes, at fordi de var så små mål, var det for usikkert, og at der var andre mål inden for samme afstand, der ville være mere givende. I stedet anbefaledes det, at der indsattes specialstyrker for at sabotere dem. Muligvis gjorde man brug af denne anbefaling, for i hvert fald blev der i august 1942 kastet specialstyrker ned for at sabotere forbindelsen, men det mislykkedes, da sprængstofferne gik tabt.⁶² I juni 1941 var det danske kystpoliti begyndt at overvåge færgeruten Helsingør-Helsingborg. Det gjorde man både for at komme den illegale trafik til Sverige til livs, men også for at forhindre en eventuel sabotage.⁶³ Færgeruten forblev i drift under hele besættelsen, først med to færger, men senere kun med en.

De danske farvande blev nogle af de mest minerede i 2. verdenskrig. Allerede få dage efter besættelsens start begyndte den britiske Bomber Command at udlægge miner fra luften for at hindre den tyske skibsfart til Norge, især da kampene om Norge endnu stod på.

Den tyske skibsfart mellem Tyskland og Norge blev i krigens slutning et vigtigt bombemål for den britiske Coastal Command af tre grunde.⁶⁴ For det første på grund af overførslen af tropper fra Norge til de hårdt trængte øst- og vestfronter. Over 200.000 tyske soldater befandt sig i Norge og skulle efter planen overføres til selve Tyskland. For det andet for at ramme de tyske ubåde, der søgte fra Frankrig til



Flagbastionen på Kronborg. Det ses tydeligt, at flagstangen er taget ned, og at de gamle kanoner er blevet opmagasineret. I baggrunden kan man se en luftværnskanon. Billedet er taget af Handels- og Søfartsmuseets kustode i 1944. (H&S 841:49)

Flag bastion at Kronborg. It can clearly be seen that the flagpole has been taken down and that the old canons have been put into storage. In the background one can just make out an anti-aircraft gun. The picture was taken by a museum assistant from the Danish Maritime Museum in 1944. (DMM 841:49)

Norge efter Frankrigs befrielse, og for det tredje for at stoppe den strøm af råvarer, der gik fra Norge til Tyskland. I takt med at det tyske rige svandt ind henimod krigens slutning fik Norges råvarer større betydning. I krigens sidste afsnit blev der tillige placeret flere tyske skibe og fly i Danmark, da man fra tysk side regnede med, at efter-

som Danmark var blevet anerkendt som allieret, ville der næppe blive bombet i samme grad som i Tyskland.

Endelig var der Helsingør værft ved havnen umiddelbart uden for slottet, hvor der udførtes adskillige reparationer og ombygninger for værnemagten. Især de vigtige flydemagneter, der var beregnet til at rydde

farvande for søminer, blev der bygget mange af. Værftet blev da også udsat for sabotage fra dansk side. I vinteren 1942/43 blev der arbejdet på et tysk skib, og da en værftsarbejder forsøgte at sabotere skibet ved at montere en bombe i bunden, gik den af og slog ham ihjel.⁶⁵

I februar 1943 gjorde den tyske marine opmærksom på, at der ved tre af de store skibsværfter i Helsingør, Odense og Nakskov, var behov for tre svære antiluftskyt-batterier til hver.⁶⁶ Henvendelsen var en reaktion på bombardementet af B&W i København i januar 1943, og ser man på de britiske planer, var der god brug for dem, især i Helsingør. I en efterretningsoversigt fra RAF fra september 1940 var man opmærksom på, at især skibsværfterne B&W og Helsingør Værft reparererede skibe for tyskerne.⁶⁷ I en anden rapport fra det britiske Air Intelligence 3 fra oktober 1942 blev det fremhævet, at Helsingør havn med færgelejerne samt stationen var vigtige mål ved en eventuel bombning.⁶⁸ Her tænkes nok både på skibsværftet, som lå i havnen, men måske også på de torpedobåde, der et år forinden havde været stationeret, samt de ubåde, der endnu var stationeret. Man kan forestille sig, at der har været en vis træghed i oplysningernes vandren opad i systemet. I slutningen af 1944 blev værftet besat af værnemagten,⁶⁹ hvilket nok skal ses i sammenhæng med opstillingen af svært antiluftskyt på Kronborg. Arbejdet fortsatte, men under streng tysk kontrol.

Legitimitet

Omkring 1800-tallets slutning begyndte stormagterne at gå ind for en mere regule-

ret krigsførelse, og der blev fastsat konventioner for bl.a. våbenbrug og behandling af krigsfanger. Våbnenes hastige udvikling og den store oprustning, der fandt sted i årtierne op til 1. verdenskrig, førte til vedtagelsen af den fjerde Haag-konvention, der også blev kaldt Landkrigsreglementet.⁷⁰ I artikel 27 fastslås der, at »[...] *all necessary steps must be taken to spare, as far as possible, [...], historic monuments, [...], provided they are not being used at the time for military purposes.*« Kronborg kan defineres som et historisk monument og må derfor høre under denne artikel. Det interessante er forbeholdet at et historisk monument kun er beskyttet, hvis det ikke benyttes til militære formål. Selve slottet blev ikke længere benyttet til militære formål, da soldaterne flyttede ud inden den store restaurering fra 1924-38, men under 100 m fra slottet lå kasernens bygninger. En eventuel angriber ville altså være i sin gode ret ifølge Landkrigsreglementet til at angribe kasernen uden om slottet, men ikke selve slottet. Hvis man tager datidens våbens nøjagtighed i betragtning, ville det i praksis ikke have den store betydning. Et luftangreb udført fra selv lav højde ville næppe kunne nøjes med kun at ramme selve kasernen. Det er der flere eksempler på, bl.a. ved angrebet på Århus Universitet den 31. oktober 1944. Her bombede allierede fly to rækker kollegiehuse, der blev brugt af bl.a. Gestapo, og på trods af, at det var et bombetogt i lav højde om dagen, ramte adskillige bomber ved siden af. Både universitets nye og gamle hovedbygning, der lå henholdsvis ca. 50 m og ca. 150 m fra målet, blev truffet flere gange.⁷¹ En af piloterne

fortalte endda, at han havde set en af bomberne ramme ned i en bygning, for derefter at komme flyvende op derfra igen, passere over en lavtgående flyvemaskine, for så endelig at falde ned i bygningen igen.

Under et andet allieret angreb på dansk territorium, nemlig angrebet på B&W Diesel den 27. januar 1943, var bomberne endnu mere upræcise. Bomberne faldt omkring kl. 17.10, dvs. i det sidste tussmørke, der var dog faldet meget sne, der må have lyst noget op. På trods af, at bombningen blev fortaget af en eliteenhed specialiseret i dagtogter, faldt bomberne over en strækning på en kilometer og ramte bl.a. flere beboelsesejendomme.⁷²

Man kan altså konkludere, at ved større bombeangreb er der en ikke ubetydelig mængde fejlbombninger, og at ved et eventuelt angreb mod den tyske garnison ved Kronborg ville slottet sandsynligvis også have taget skade.

Danske, tyske og engelske interesser

Et interessant spørgsmål er, om der fra dansk side inden krigen var opstillet antiluftskyts ved kasernen, eller om der var planer om det? Det er ikke let at svare på, hverken de danske eller tyske kilder melder om, at der allerede var noget, men man må forestille sig, at havde kasernen allerede været udstyret med antiluftskyts ville dette i nogen grad været udnyttet af tyskerne. Hvorvidt der har været planer om det, nævner kilderne heller ikke noget om, men da det var en stærkt reduceret garnison, der holdt til på Kronborg, har det næppe været højt prioriteret. Rent krigsretsligt er spørgsmålet om, hvorvidt der var

antiluftskyts eller ej inden besættelsen, da heller ikke vigtigt. Sålænge der fandtes en kaserne og en officersskole var området omkring slottet et legitimt mål. Til gengæld er det relevant at diskutere, hvorvidt Kronborg blev mere tiltrækkende eller afskrækkende som mål ved opstillingen af antiluftskyts fra tysk side. Det åbenlyse svar er, at det ville afskrække en eventuel angriber fra luften, da tabene blandt bombeflyene ville være større på grund af skytset. Mod dette taler det tidligere citerede udsagn fra den danske forbindelsesofficer, der ikke mente, at det opstillede skyts ville være i stand til at ramme, men det er muligt, at han talte om overflyvende fly og ikke angribende. Overflyvende fly ville sandsynligvis flyve i meget større højde end angribende, jævnfør angrebet på Århus Universitet, der foregik i lav højde. Selvfølgelig er opstillingen af antiluftskyts i sig selv en grund til at interesse sig mere for et sted rent strategisk, for man opsætter naturligvis ikke skyts og indkvarterer en besætning, hvis ikke der er noget af værdi at beskytte, eller det ikke er et centralt sted, hvor man vil hindre overflyvning. Bare det faktum, at der blev opstillet skyts, burde altså have givet anledning til interesse fra allieret side, formodet at de opdagede skytset. Det er meget sandsynligt, da der fandt mange overflyvninger sted, f.eks. var der 28 flyvninger fra Storbritannien til Sverige i august 1943,⁷³ hvoraf en del burde have været inden for skud- og synsvidde af skytset på Kronborg. Hvorvidt, der rent faktisk er blevet skudt med kanonerne, melder kilderne intet om. Mange tyske kilder blev ødelagt af tyskerne selv henimod krigens

slutning, og det kan man forestille sig også var tilfældet her. Havde kanonerne skudt ofte, må man gå ud fra, at det havde sat sig spor i f.eks. de danske erindringer, der foreligger.

Et andet eksempel, der viser betydningen af en eventuel afskrækkelse eller tiltrækkel- se, er, at straks ved 2. verdenskrigs udbrud i september 1939 blev de gamle kanoner på Kronborgs volde flyttet væk for ikke at virke truende over for forbigående flyve- maskiner og skibe⁷⁴.

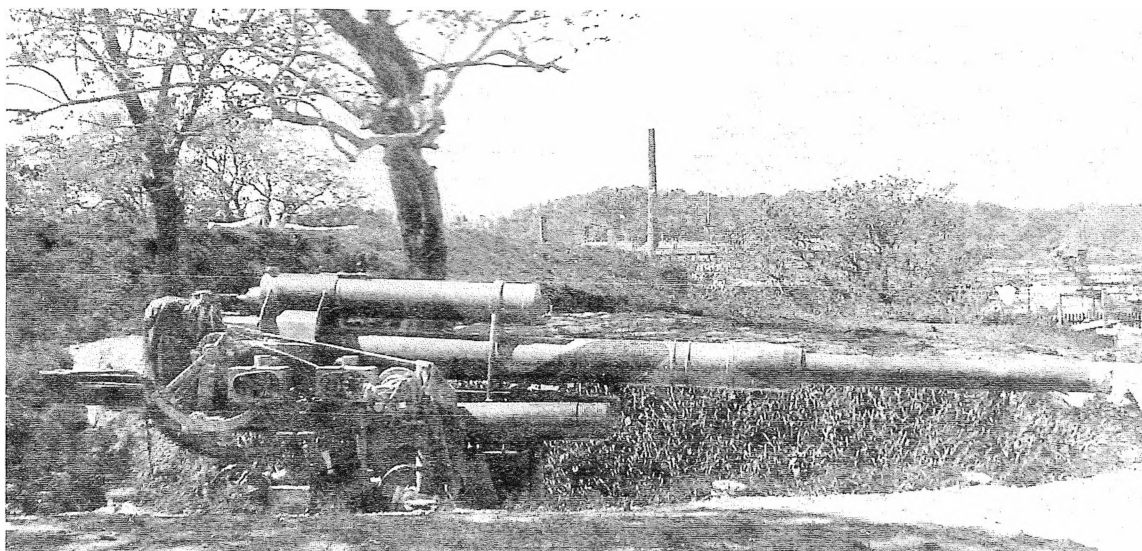
Både den tyske og den britiske offentlig- hed var i nogen grad bekendt med slottet. Umiddelbart før krigen havde Kronborg været genstand for opmærksomhed fra tysk og britisk side, nemlig da der fra 1937 første gang blev opført Hamlet i slotsgården. Den første opsætning var britisk, men næste år blev der af udenrigspolitiske årsager valgt en tysk opsætning, og selveste Göring kom på besøg for at overvære fore- stillingen. Begge års forestillinger var me- get omtalt i samtiden, både i Danmark og i de respektive landes aviser, også på grund af den politiske magtkamp om, hvilke lan- de der skulle opføre stykket.

At slottet var kendt i Tyskland, kan man bl.a. se i omtalen af Helsingør i en lille bog,⁷⁵ der blev uddelt til befalingsmænd i den tyske værnemagt lige inden besættel- sen. Heri er Kronborg nævnt sammen med en fyldig beskrivelse af Helsingør. Det nærliggende og også berømte Frederiks- borg Slot i Hillerød er til gengæld slet ikke nævnt.

Fra dansk side var man som nævnt bange for, at den tyske tilstedeværelse, og specielt de tyske kanoner på voldene, ville trække

allierede bombefly til og beskadige eller ødelægge slottet. På BBC kunne man angiveligt høre, at det havde været drøftet i det britiske parlament, hvorvidt man skulle bombe slottet eller ej.⁷⁶ Det er umiddelbart ikke til at genfinde i de trykte britiske par- lamentsdebatter. I september 1943 blev der i det britiske parlament til gengæld stillet et spørgsmål til The Secretary of State for Air om, hvor mange angreb der havde været mod danske industrielle mål. Da der blev svaret kun et, nemlig mod B&W, blev der spurgt, om der ikke burde gøres mere, da Danmark jo støttede den tyske krigsind- sats. Svaret fra The Secretary er at: »*Bombers are not few, but the targets are very many. [...] [the targets] are all carefully studied before prio- rities are decided upon.*»⁷⁷ Det kan tolkes såle- des, at de allieredes luftvåben allerede hav- de rigeligt at lave i selve Tyskland, og at der derfor ikke var ressourcer nok til at bombe mål hos Tysklands hjælpere. Derfor var industrielle mål i Danmark langt nede på prioriteringslisten, og det samme gælder sandsynligvis for sekundære militære instal- lationer som kasernen og antiluftskytsset ved Kronborg.

Flere gange har det været drøftet i House of Commons, hvordan man skulle forholde sig specifikt til historiske mindesmærker ved krigshandlinger, og om hvorvidt der skulle tages specielle hensyn. Et britisk medlem af House of Commons spurgte i slutningen af 1944, om der forud for enhver operation ved fronten blev givet information til tropperne om eventuelle historiske værdifulde mindesmærker i om- rådet. Der blev svaret, at det forsøgte man at gøre i Italien, men i selve Tyskland var



Tysk camoufleret 88 mm luftværnskanon opstillet på den nordligste bastion på Kronborg. Kanonen var en af de mest effektive og fleksible typer under 2. verdenskrig, og kunne både anvendes som anti-luftskyt og mod land- og sømål. (Helsingør Bymuseum)

German camouflaged 88 mm anti-aircraft gun positioned on the northernmost bastion at Kronborg. The gun was one of the most effective and flexible types during World War II, and it could be used both as an anti-aircraft weapon and against land and sea targets. (Elsinore City Museum)

dette for upraktisk.⁷⁸ Nogle måneder tidligere havde en admiral i House of Commons gjort sig til talsmand for det konventionsmæssige korrekte synspunkt, at hvis britiske soldater blev beskudt fra et gammelt kloster, ville han jævne det med jorden.⁷⁹ Noget specifikt om Kronborg ser det dog ikke ud til, at der er blevet drøftet, se dog forbeholdet i afsnittet om kilder.

Hvad kunne man tænke sig af grunde til at ville bombe slottet? Det mest åbenlyse er selvfølgelig på grund af tilstedeværelsen af de tyske tropper samt antiluftskytset, der kunne have været et problem ved mineud-

lægning i Øresund. Den britiske regerings politik inden for luftbombardementer var at ødelægge »[...] the enemy's capacity to make war, by bombing his war factories, means of transport and military stores wherever they may be found.«⁸⁰ I krigens første halvdel førte dette til angreb på især fabrikker og infrastruktur. Senere i krigen blev dette fortolket bredere, for hvis man bombede fabriksarbejderes boliger, kunne deres arbejdskraft kun udnyttes i ringere grad. Denne fortolkning blev ført endnu videre i terrorbombardementerne af de tyske storbyer i et forsøg på at knække moralen hos

befolkningen og derved sætte gang i et indre oprør mod det nazistiske herredømme og under alle omstændigheder svække arbejdsstyrken. Noget lignende kunne man måske forestille sig med Kronborg, at det kunne være brugt som symbol for at starte et dansk oprør mod den tyske besættelsesmagt. Det er ikke til at vide, for kilderne er tavse, hvad det angår. At Kronborg som symbol betød meget for datidens danskere, er tydeligt at se. Mange breve både til garnisonskommandanten og museumsdirektøren vidner om stor harme over »de fremmede«⁸¹, som tyskerne ofte kaldtes. I den illegale bog, *Der brænder en ild*, udgivet under besættelsen bruges Kronborg og besættelsen af slottet i et essay⁸² som baggrund for en allegori over de europæiske landes skæbne under Fru Germania, altså Tysklands herredømme. Først da Fru Germania gik tur langs Kronborgs bastioner ved Sundet, indså hun, at hele verden var hendes.

Det store spørgsmål om, hvorvidt den tyske tilstedeværelse på Kronborg fandt sted for at ligge i læ af slottets historiske værdi, lader sig ikke besvare absolut entydigt. Slottets position ved den strategisk yderst vigtige indsejling til Øresund og Østersøen samt det faktum, at der allerede var en militær garnison, gjorde det til et åbenlyst militært mål at besætte. Hvis man også retter blikket lidt længere ud og ser på øvrige steder af militær værdi i den umiddelbare nærhed, fremstår Kronborg som et fornuftigt mål for en besættelse. Først og fremmest lå Helsingør Skibsværft lige uden for slottets volde, og værftet var under det meste af besættelsen af stor gavn for vær-

nemagten. Dernæst kom Helsingør havn, som var en god havn af stor strategisk værdi, og der blev da også hurtigt stationeret både motortorpedobåde og ubåde der. Havnen og værftets nærhed af slottet gjorde, at det samme antiluftskys let kunne beskytte både disse samt den militære forlægning. Eksistensen af en veludbygget dansk kaserne på stedet med både kornetskole, nærliggende øvelsesterræn og glimrende forsvarsmuligheder gjorde det naturligvis endnu mere tiltrækkende at besætte. På trods af Kronborg fæstnings høje alder var den stadig let at forsvare over for f.eks. guerillaangreb fra landjorden. Det afgrænsede område, der udgør Kronborg, er også let at lukke af for offentligheden, og det var derfor også velegnet til kanonstillinger til antiluftskys, som kunne placeres der med minimal risiko for sabotage.

Med hensyn til det krigsretslige er der ingen problemer. Kasernen omkring slottet var i brug af danske styrker ved udbruddet af 2. verdenskrig og var næppe blevet rømmet ved en større dansk deltagelse i selve krigen, end tilfældet var. Siden indførelsen af Landkriksreglementet i 1907 var man fra dansk side ansvarlig for, at Kronborg, eller i hvert fald området umiddelbart udenfor, var et legitimt militært mål. Indtil 1922 boede soldaterne endda inde på selve slottet. Man kan derfor ikke efter min mening gå ud fra, at tyskerne udelukkende kom til Kronborg for at ligge i dække af slottets værdi som historisk monument. Om denne værdi har haft en indflydelse, på den tyske beslutning om at komme til slottet, er ikke til at vide, men det er svært at forestille sig, at der ikke er

blevet tænkt over det, siden Kronborg var kendt i forvejen, på grund af bl.a. Hamletforestillingerne før krigen og den tyske håndbog til befalingsmænd. Placeringen af antiluftskytset tæt på slottet kan udmærket forklares ved praktiske hensyn, såsom nærhed ved belægningen, sikringen mod sabotage og angreb af guerillatropper, hvad enten det var danske eller allierede. Man kan dog ikke helt afvise, at skytset blev sat så tæt på slottet for at ligge i læ af det, men jeg mener ikke, det var af stor betydning.

Fra britisk side virker det som om, der er en splittelse mellem civile og militære medlemmer af House of Commons, der skal tage stilling til historiske monumenters skæbne. De civile er meget opsatte på at bevare så meget som muligt, selv om det måske ville koste større militære midler, mens man fra militær side sætter soldaternes liv forrest i overensstemmelse med Haagkonventionen. Det ser dog ud til, at det britiske luftvåben havde så rigeligt med mål, at et sekundært militært mål, oven i købet i et besat og senere allieret land, og beliggende tæt ved et vigtigt historisk mindesmærke, ikke stod øverst på listen over bombemål.

Konklusion

Besættelsen af Kronborg må siges at være foregået meget fredeligt. Sammenlignet med den forrige besættelse af slottet af svenskerne i 1658 var situationen en helt anden. Tyskerne blev fredeligt indkvarteret på et nærliggende vandrehjem den 9. april,

og de danske og tyske enheder boede side om side på kasernen i besættelsens første år. Sammenlignet med verden udenfor virker problemer som et overbelastet elnet, fordi tyske tropper gerne ville høre radio og faldende besøgstal på Handels- og Søfartsmuseet som meget små ting. Alligevel har det naturligvis grebet stort ind i de berørtes hverdag. Hvad ikke altid fremgår helt tydeligt af kilderne er angsten for, hvordan det skulle ende, og om det smukke slot kom til at lide overlast. Som den danske forbindelsesofficer skulle have sagt til den tyske kommandant under et skænderi: »*Hvad deres krig ragede os?*«⁸³ Idéen i samtiden om, at tyskerne var kommet til slottet blot for at udnytte dets historiske værdi til at gemme sig bag, må også have givet anledning til bekymring. Beskyldningen ser dog ikke ud til at holde, for der var som nævnt mange andre grunde til netop at vælge at besætte Kronborg bl.a. den strategisk vigtige havn, skibsværftet der producerede til den tyske flåde, færgeruten og ikke mindst indsejlingen til Øresund og Østersøen. Man kan dog ikke afvise, at Kronborgs historiske værdi har spillet en rolle på den ene eller den anden måde. Muligvis har enkelte i værnemagten glædet sig over, at antiluftskytset stod bedre beskyttet i læ af slottet, medens andre har tænkt som den tyske kommandant i den sidste del af besættelsen, der nærmest sørgmodigt udtrykker, at han alt for godt kender til ødelæggelsen af uvurderlige mindesmærker.

Litteratur

Der findes som sagt ingen samlet fremstilling over Kronborgs nyeste historie, men slottets ældre historie er meget velbeskrevet. Det er tydeligt, at interessen har samlet sig om Kronborg som kongebolig, og ikke som kaserne, måske af hensyn til turisterne og deres idylliske og fejlagtige fremstilling af slottet som Hamlets bolig, som ifølge slottets ansatte findes hos mange besøgende. To meget læste bøger om Kronborgs historie, *Kronborg*⁸⁴ og *Hamlet's Castle and Shakespeare's Elsinore*⁸⁵, går kun tidsmæssigt op til henholdsvis 1930 og 1857.

I Årbog for Helsingør Kommunes museer, som tidligere hed Helsingør Bymuseums årbog, findes flere artikler om *Helsingør under besættelsen* inklusive oplysninger om slottet under besættelsen. I Helsingør Bymuseums arkiv findes der ifølge deres registratur et skrift om Kronborg under besættelsen af Henrik Bengtsen, men det findes desværre ikke i arkivkassen.

Historikeren Henrik Bengtsen har i sit speciale, der senere udkom som artikel i Helsingør Bymuseums årbog, beskæftiget sig med modstandsbevægelsen i Helsingør, og kommer der også kort ind på tyskernes besættelse af Kronborg. Lone Hvass fra Helsingør Bymuseum kommer kort ind på emnet⁸⁶, men ellers er der kun skrevet enkelte erindringer, der kort berører emnet. Her skal specielt bemærkes, at Axel Mygind, den danske forbindelsesofficer på Kronborg har skrevet erindringer, som kun er udgivet på internettet.⁸⁷

Af mere generelle værker skal nævnes *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945*, der er en glimrende oversigt over perioden som helhed i Danmark. Tobindsværket *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig* er en grundig og komplet gennemgang af både luftangrebene i Danmark og den strategi og politik, der lå bag.

Kilder

På grund af den manglende oversigt har det været nødvendigt at benytte store mængder kilder for at kunne sammenstykke Kronborgs historie under besættelsen.

I Forsvarets arkiver, der befinder sig på Rigsarkivet, findes arkivalier fra Helsingørs garnisonskommandant, der holdt til på Kronborg. Her er bevaret en dagbog over krigens første år skrevet af garnisonskommandanten eller en fra hans stab, det fremgår ikke præcist af dagbogen, og her er ind- og udgående post bevaret. Det giver et detaljeret billede af den daglige omgang med tyskerne, og hvilke krav der blev rejst fra begge sider.

I Handels- og Søfartsmuseets årbøger, der begyndte at udkomme i 1942, findes årsberetninger, der fortæller om museets drift og foranstaltninger fortaget af værnemagten. Især i beretningen udgivet umiddelbart efter besættelsen gives en glimrende oversigt. Beretningerne for de foregående år er trykt i små hæfter, men 1940/41 er desværre blevet væk. På museets arkiv befinder den ind- og udgående korrespondance fra museets oprettelse i 1915 til i dag sig. På grund af dets omfang (ca. 300-1000 sider pr. år, for det meste håndskrevet) og mangel på registraturer er det et stort arbejde at sætte sig ind i. Jeg har derfor udvalgt 1940 for at belyse besættelsens begyndelse og 1945 for at finde kilder til besættelsens ophør og også for at finde samlede beretninger om besættelsens forløb skrevet umiddelbart efter. Endelig har jeg også været korrespondancen fra 1941 igennem på grund af den manglende årsberetning.

Slotsforvaltningens arkiv fra besættelsen er afleveret til Rigsarkivet fra Slots- og Ejendomsstyrelsen i februar 2001, men er desværre ikke blevet registreret endnu, og det er derfor ikke muligt at bruge dette materiale. Noget materiale fra Slotsforvaltningen kan dog findes i brevarkiverne fra garnisonskommandanten og museet.

Jeg har valgt at se bort fra kildemateriale for Kor-

net- og Løjtnantsskolen, da den flyttede til Næstved kun få dage efter besættelsen.

Ligeledes på Rigsarkivet ligger adskillige tyske kilder til den danske besættelsestidshistorie. Af særlig interesse for denne artikel har været indberetningerne fra det tyske gesandtskab i Danmark til det tyske udenrigsministerium, Auswärtiges Amt. Desuden findes *Kriegstagesbuch des Admiral Dänemark*, hvilket er en detaljeret beskrivelse af observationer relevante for den tyske øverstkommanderende for marinen i Danmark.

Der findes en mængde billedmateriale til at belyse situationen på Kronborg. Tyske propaganda-fotos er af den bedste kvalitet om end af en meget glorificerende natur. Af illegale fotos skal især nævnes en lille serie billeder taget af Handels- og Søfartsmuseets kustode. De er taget i skjul under arbejdet på museet og senere doneret til museets billedsamling.

Kilder til den allierede og især britiske side af Kronborgs historie findes der ganske lidt af i Rigsarkivets britiske danicasamling. Jeg har derfor benyttet mig af *Parliamentary Debates* fra Folketingets bibliotek. Disse er en komplet oversigt over alle debatter i det britiske parlaments to kamre, House of Commons og House of Lords. Det er et stort materiale, i alt 74 bind fra 1940-45, men der findes heldigvis adskillige bind udelukkende med indekser. Her har jeg brugt følgende søgeord: *Air force, air ministry, air raids, Danish, Denmark, historical, Kronborg og war*. Mange parlamentsspørgsmål er indekseret under de enkelte parlamentsmedlemmer, men det var ikke muligt inden for rammerne af denne artikel at gennemse disse for at finde relevante kilder. Af samme grund har jeg valgt at se bort fra øvrigt allieret kildemateriale, der måtte findes om emnet, idet jeg heller ikke forestiller mig, at der måtte være meget af betydning.

Kildeliste

Forsvarets arkiver på Rigsarkivet

- GKH Udg. Skr. 1940-1950, pakke nr. 3
- GK Helsingør, Indgaaende Skrivelser, 1926-1945
- GK Helsingør Varia 1877-1943, pakke nr. 1: Dagbog for garnisonskommandantskabet i Helsingør fra 08 APR 1940 til 09 NOV 1942

Tysk danica fra Rigsarkivet

- AUSW. AMT, 450, Washington dokum. II-6-7, Indb. om den tyske propaganda i Danmark 1940-42, Div. korr. vedr. den tyske hær i Danmark 1940-45, herunder *Militärgeographische Angaben über Dänemark*, Generalstab des Heeres, Berlin 1940
- Auswärtiges amt, pakke 449, Washington dokumenter
- Håndskriftsamlingen XVI., Danica 203, Militärarchiv Freiburg, Læg nr. 258-260, pk. nr. 21

Britisk danica fra Rigsarkivet

- Håndskriftsamlingen XVI Danicaarkiv nr. 600, Public Record Office London, pk. nr. 18, læg 3: Appendix C: Data for air targets jan-apr 1945
- Håndskriftsamlingen XVI Danicaarkiv nr. 600, Public Record Office London, pk. nr. 5, læg 1: Parliamentary question, 22. sep. 1943

Britiske Parliamentary Debates fra Folketingets Bibliotek

House of Commons

- Vol. 378, spalter 667-668 og 680
- Vol. 379, spalter 922-923
- Vol. 380, spalter 1673-1674
- Vol. 383, spalte 1949
- Vol. 392, spalter 182-183
- Vol. 391, spalte 2307
- Vol. 386, spalte 234
- Vol. 397, spalter 1306-1307
- Vol. 406, spalter 1761-1762

Arkivalier fra Handels- og Søfartsmuseet

- Pakke 43-775/40, korrespondance fra 1940
- Pakke 756d -1104/41, korrespondance fra 1941

- Pakkerne 1-100/45 og 101-300/45, korrespondance fra 1945
- Gæstebog 1930-93
- Handels- og Søfartsmuseets årbøger fra 1942-49, alle redigeret af Knud Klem
- *Beretning for Regnskabsaaret 1939-40*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør, 1940

Billeder fra Handels- og Søfartsmuseets billedarkiv

Fotografier fra 1944, taget af kustode Eckhausen, Handels- og Søfartsmuseet, alle fra kategorien: Museer og samlinger – Kronborg Slot – Fotos

- S.R. nr. 844:49: Tysk luftværnsbatteri
- S.R. nr. 841:49: Flagbastionen
- S.R. nr. 843:49: Signalstation

Erindringer

- Mygind, Axel: *Erindringer fra Besættelsen*, <http://bjoerna.dk/Besaettelsen/Oberst%20Mygind/index.htm>, Forlaget BA, <http://bjoerna.dk/>, 2003
- Wickholm, Lennart: *Rastløse erindringer*, Helsingør 1996

Litteraturliste

- Abel, Kjeld: »Fru Germania på Kronborg« in Orla Lundbo (red.): *Dansk Nutidsdigtning*, København 1973
- Amby, Per: *De vovede Livet – Øjeblikkibilleder fra besættelsestiden 1940-45*, u.u., 1981
- Andersen, Jens: »Det tyske forsvar af Øresund«, in *Helsingør Kommunes Museer - Årbog 2000*, Helsingør 2001,
- Bengtsen, Henrik A.(red.): »Hverdag – Modstand – Befrielse, Frederiksborg Amt 1940-45«, in *Fra Frederiksborg Amt – Årbog 1985*, Hillerød 1985
- Bengtsen, Henrik A.: »Modstandsbevægelsen i Helsingør 1940-1945«, in *Helsingør Kommunes Museer Årbog 1981*, Helsingør u.å.
- Best, Werner: *Den tyske politik i Danmark i de sidste 2 1/2 år af besættelsestiden*, u.u. 1981
- Christensen, Arne Bonvig: *Invasion i Danmark?*, Odense 1976

- *Den Danske Kamp - i billeder og ord*, Odense 1945
- Dethlefsen, Henrik: *De illegale sverigesruter 1943-45 – Studier i den maritime modstands historie*, Odense 1993
- Drostrup, Ole: *Den hæmmede kriger – Et portræt af general von Hanneken*, Odense 1997
- Feilberg, Kjeld: »De flygtede – til kamp«, in *Årsskrift for Frihedsmuseets venner 1981*, København 1980
- French, David: *The British Way in Warfare 1688-2000*, London 1990
- Hohnen, David: *Hamlet's Castle and Shakespeare's Elsinore*, København 2001
- Hillingsø, K. G. H.: »Øresunds strategiske rolle i historisk perspektiv – set fra en dansk synsvinkel 1920-2000«, in Johan Engström og Ole L. Frantzen (red.): *Øresunds strategiske rolle i et historisk perspektiv*, Lund 1998
- Hvass, Lone: *Bastionernes Helsingør*, Helsingør, 1997
- Kirchhoff, Hans; Lauridsen John T. og Trommer, Aage (red): *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945*, København 2002
- Kjeldbæk, Esben: *Sabotageorganisationen BOPA 1942-1945*, 1997
- Kreth, Rasmus og Mogensén, Michael: *Flugten til Sverige - aktionen mod de danske jøder oktober 1943*, København 1995
- Kristensen, Henrik Skov; Claus Kofoed og Frank Weber: *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig*, bind 1-2, 1988
- Langberg, Harald: *Kronborg*, København 1979
- *Laws of War : Laws and Customs of War on Land (Hague IV)*, <http://www.yale.edu/lawweb/avalon/lawofwar/hague04.htm>
- Lybeck, Otto: *Øresund i Nordens historia – en marinpolitisk studie*, Malmö 1943
- Mikkelsen, Birger: *Helsingør forvandler sig*, Helsingør 1979
- Mikkelsen, Birger: *Kong Peder – En biografi af Peder Christensen, borgmester i Helsingør 1919-46*, Helsingør 1991
- Mikkelsen, Birger: *Kronborg*, Helsingør 2001
- Norberg, Erik: »Östersjön och dess inlopp vid de båda världskrigens slut«, in Johan Engström, Ole L. Frantzen (red.): *Øresunds strategiske rolle i et historisk perspektiv*, Lund 1998

- Pedersen, Kaj Jeppesen: *Krigens love*, Nymindesgab, 1990
- Pipes, Jason: *Glossary of German Military Terms*,
<http://www.feldgrau.com/articles.php?ID=69#V>, 2003
- Weilbach, Frederik: *Kronborgs Restaurering og det gamle Krogen Slot*, Helsingør 1934
- Woldbye, Vibeke og Holst, Lars: *Kronborg Guide*, København 2001

Noter

- ¹ Vibeke Woldbye & Lars Holst: *Kronborg Guide*, København, 2001
- ² Harald Langberg: *Kronborg*, København, 1979
- ³ Harald Langberg: *Kronborgs bygningshistorie*, p. 7
- ⁴ K. G. H. Hillingsø: »Øresunds strategiske rolle i historisk perspektiv – set fra en dansk synsvinkel 1920-2000«, p. 169
- ⁵ Ibid, p. 172
- ⁶ Erik Norberg: »Östersjön och dess inlopp vid de båda världskrigens slut«, p. 153
- ⁷ *Dagbog for Kommandantskabet i Helsingør fra 08 apr 1940 til 09 nov 1942*
- ⁸ *Dagbog for Kommandantskabet i Helsingør fra 08 apr 1940 til 09 nov 1942*
- ⁹ Kjeld Feilberg: *De flygtede – til kamp*, p. 12
- ¹⁰ Ibid, p. 21
- ¹¹ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1946*, p. 181-182
- ¹² Brev fra garnisonkommandanten til Sjællandske Division, d. 7. juni 1940
- ¹³ H&S pakke 43-775/40: *Bestemmelser vedr. Luftværnsordningen paa Kronborg Slot*
- ¹⁴ H&S pakke 43-775/40, ark 634/40
- ¹⁵ Brev fra direktør Klem til slotsforvalter Johansen, d. 15. maj 1940
- ¹⁶ Brev fra direktør Klem til de landsdækkende aviser, Helsingør turistbureau og banegården d. 16. maj 1940
- ¹⁷ Handels- og Søfartsmuseets gæstebog, ca. 1930-1996
- ¹⁸ Brev fra Marinebefehlshaber Admiral Dänemark til direktør Klem d. 12. aug 1940
- ¹⁹ Brev fra garnisonkommandanten til Sjællandske Division d. 14. juni 1940
- ²⁰ Brev fra garnisonkommandanten til Hærens Bygningstjeneste d. 28. juni 1940
- ²¹ Brev fra garnisonkommandanten til Hærens Bygningstjeneste d. 28. august 1940
- ²² Billede fra »Hverdag – Modstand – Befrielse« in *Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1985*, p. 9
- ²³ Billeder fra Handels- og Søfartsmuseets billedarkiv: Museer og samlinger – Kronborg Slot – Fotos, S.R. nr. 844:49 samt Museer og samlinger – Kronborg Slot – Fotos, S.R. nr. 841:49
- ²⁴ Brev fra garnisonkommandanten til Garnisonsälteste Helsingör Hauptmann Stephansson d. 20. marts 1941
- ²⁵ Axel Mygind: *Erindringer fra Besættelsen*, afsnit 4
- ²⁶ Brev fra garnisonkommandanten til Hærens Bygningstjeneste d. 29. september 1941
- ²⁷ Brev fra garnisonkommandanten til *Grænsevagten*, d. 24. juni 1940
- ²⁸ Brev fra garnisonkommandanten til generalstabens, d. 21. november 1940
- ²⁹ Kan ses gennem adskillige fortegnelser i de ind- og udgåede breve ved garnisonkommandantskabet
- ³⁰ Brev fra garnisonkommandanten til Hærens Bygningstjeneste, d. 4. november 1942
- ³¹ Jens Andersen: »Det tyske forsvar af Øresund«, p. 30-32
- ³² Lone Hvass: *Bastionernes Helsingør*, p. 37
- ³³ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1949*, p. 38
- ³⁴ Brev fra Major und Standortältester [underskriften ulæselig] til Handels- og Søfartsmuseet d. 18. februar 1945, H&S pakke 1-100/45, ark 96/45
- ³⁵ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1949*, p. 38
- ³⁶ »Museets virksomhed juli-december 1944«, H&S pakke 1-100/45, ark 11/45
- ³⁷ Esben Kjeldbæk: *Sabotageorganisationen BOPA 1942-45*, p. 428
- ³⁸ Birger Mikkelsen: *Kong Peder – En biografi af Peder Christensen, borgmester i Helsingør 1919-46*, p. 240
- ³⁹ Best, Werner: *Den tyske politik i Danmark i de sidste 2 1/2 år af besættelsestiden*, p. 68
- ⁴⁰ Brev fra garnisonkommandanten til Sjællandske Division d. 7. juli 1945

- ⁴¹ Brev fra garnisonskommandanten til Krigsministeriet d. 14. maj 1945
- ⁴² Brev fra direktør Klem til departementschef Dalhoff, maj 1945
- ⁴³ Brev fra garnisonskommandanten til til Fa. Marstrands Eftf. d. 23. august 1945
- ⁴⁴ Brev fra garnisonskommandanten til Sjællandske Division d. 13. juli 1945.
- ⁴⁵ Brev fra garnisonskommandanten til Handels- og Søfartsmuseet d. 2. juni 1945
- ⁴⁶ Cellerne kan endnu ses under taget på Kornetskolon, der nu er administrationsbygning for Handels- og Søfartsmuseet. Der er ikke skrevet noget om disse celler, kun den mundtlige overlevering fortæller om dem. På en af cellernes trævæg har en dansk fange ridset sit navn og en lille tekst. Brættet med teksten kan nu ses på Helsingør Bymuseum.
- ⁴⁷ Brev til garnisonskommandanten fra Viggo Harslund d. 26/8 1945
- ⁴⁸ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1947*, p. 16
- ⁴⁹ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1946*, p. 182
- ⁵⁰ *Den Danske Kamp - i billeder og ord*, p. 337
- ⁵¹ Auswärtiges Amt, pakke 449, læg 1: 13352,1: Tätigkeitsbericht der Abteilung Ia für die Zeit vom 1.8.41 – 30.9.41
- ⁵² Axel Mygind: *Erindringer fra Besættelsen*, afsnit 4
- ⁵³ Axel Mygind: *Erindringer fra Besættelsen*, afsnit 4
- ⁵⁴ Brev fra garnisonskommandanten til Sjællandske Division om efterladte våben og ammunition, d. 13. juni 1945
- ⁵⁵ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1946*, p. 182
- ⁵⁶ *Militärgeographische Angaben über Dänemark*, p. 17, i Auswärtiges Amt, pakke 450
- ⁵⁷ Hans Kirchoff et al: *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945*, p. 32-33
- ⁵⁸ Ole Drostrup: *Den hæmmede kriger – Et portræt af general von Hanneken*, p. 158
- ⁵⁹ Erik Norberg: *Östersjön och dess inlopp vid de båda världskrigens slut*, p. 36
- ⁶⁰ Hans Kirchoff et al: *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945*, p. 36
- ⁶¹ Rasmus Kreth et al: *Flugten til Sverige*, p.116
- ⁶² Henrik Skov Kristensen et al: *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig*, bind 2, p. 668
- ⁶³ Rasmus Kreth et al: *Flugten til Sverige*, p. 67
- ⁶⁴ Hans Kirchoff et al: *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945*, p. 322-323
- ⁶⁵ Lennart Wickholm: *Rastløse erindringer*, p. 53
- ⁶⁶ Henrik Skov Kristensen et al: *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig*, bind 1, p. 391
- ⁶⁷ *Ibid*, p. 393
- ⁶⁸ Henrik Skov Kristensen et al: *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig*, bind 2, p. 667
- ⁶⁹ »Hverdag – Modstand – Befrielse« in *Fra Frederiksberg Amt, Årbog 1985*, p. 36
- ⁷⁰ <http://www.yale.edu/lawweb/avalon/lawofwar/hague04.htm>
- ⁷¹ Henrik Skov Kristensen et al: *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig*, bind 2, p. 446
- ⁷² *Ibid*, p. 337
- ⁷³ *Kriegstagesbuch des Admiral Dänemark, Kommandierender Admiral: Viceadmiral Wurmbach, Begonnen: 16.8.1943, beendet: 31.8.1943, Militärarchiv Freiburg*, pk. nr. 21, Læg nr. 258-260
- ⁷⁴ *Indenrigsministeriets bygningsjournal 1939-40*, p. 21
- ⁷⁵ *Militärgeographische Angaben über Dänemark, Generalstab des Heeres, Berlin 1940*
- ⁷⁶ *Handels- og Søfartsmuseet - Årbog 1949*, p. 38
- ⁷⁷ Håndskriftsamlingen XVI Danicaarkiv nr. 600, Public Record Office London, pk. nr. 5, læg 1: Parliamentary question, 22. sep. 1943
- ⁷⁸ *Parliamentary Debates*, vol. 406, 1761-2
- ⁷⁹ *Parliamentary Debates*, vol. 397, 1306-7
- ⁸⁰ *Parliamentary Debates*, vol. 379, 922-3
- ⁸¹ Brev til direktør Klem fra lektor Fussing d. 25. august 1941
- ⁸² Kjeld Abel: »Fru Germania på Kronborg«
- ⁸³ Axel Mygind: *Erindringer fra Besættelsen*, afsnit 4
- ⁸⁴ Birger Mikkelsen: *Kronborg, Helsingør 2001*
- ⁸⁵ David Hohnen: *Hamlet's Castle and Shakespeare's Elsinore, København 2001*
- ⁸⁶ Lone Hvass: *Bastionernes Helsingør*, p. 37-38
- ⁸⁷ Axel Mygind: *Erindringer fra Besættelsen*

The German Occupation of Kronborg 1940 - 45

Summary

During the German occupation of Denmark Kronborg was a barracks for the German armed forces, and the article is the first complete account of this part of the castle's history.

The article gives a detailed picture of the course of events, which appears to have been a lot less dramatic than the previous one – the Swedish occupation in 1658, which only lasted a short

time. After the occupation it was claimed that the German presence was determined by the protection that this national monument could provide against allied attack. The author examines this claim, and compares it with an analysis of Kronborg's military importance, the strategic role that the Sound played during World War II, as well as the risk of destroying the national monument.

Erik Dannesboe: Fuldskibet VALKYRIEN 1882-1923

I artiklen berettes om VALKYRIEN, som de sidste 8 år af sit liv sejlede på Verdenshavene under dansk flag. Forfatteren har blandt andet været museumsassistent på Handels- og Søfartsmuseet og udstationeret af Handelsflådens Velfærdskontor.

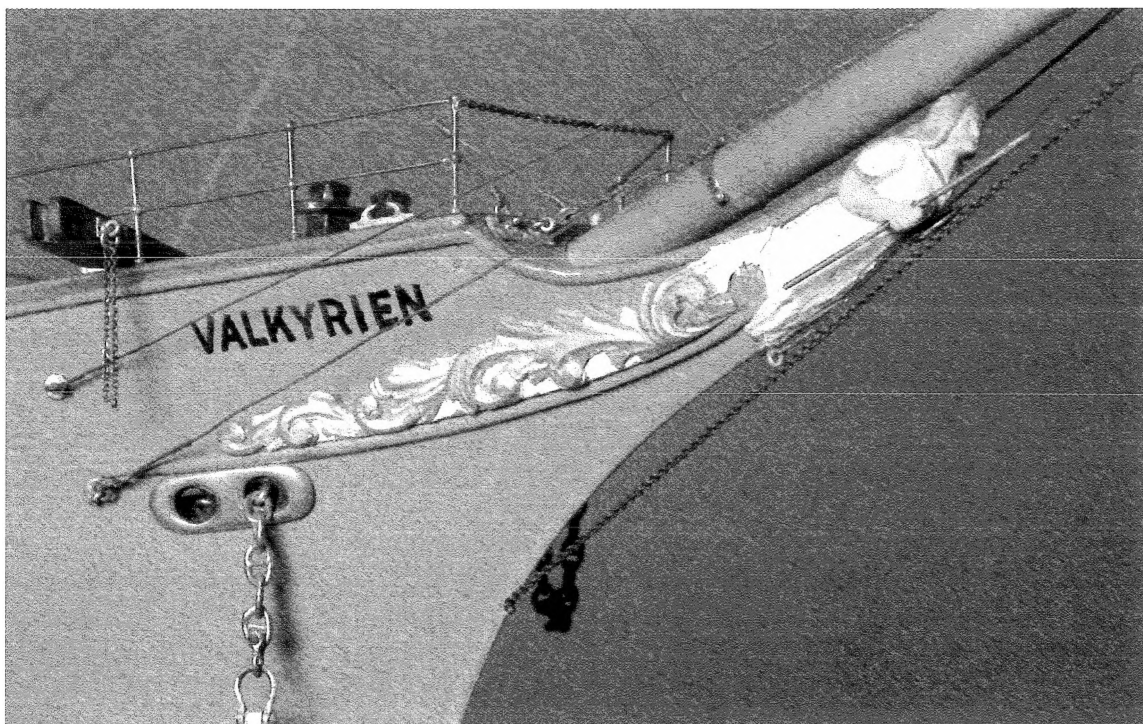
VALKYRIEN var bygget 1882 i Liverpool på T. Royden and Sons (senere T. Royden & Co.) værft i Liverpool som byggenummer 216. Skibet var et jernskib, på 2074 brt., 1960 nrt. og 3150 tdw. Længde 269 fod, bredde 41,6 fod og en dybgang på 24,2 fod. Det døbttes oprindelig C. BREEKS, men blev afleveret under navnet STRONSA. Værftet havde stor erfaring i at bygge store sejlskibe til langfart, og bl.a. var fanøbarken VENNER bygget her i 1864 som byggenummer 76. Efter STRONSA fortsatte værftet med at bygge store sejlskibe og byggede som byggenummer 223 QUEEN OF ENGLAND i 1885 og byggenummer 236 GLENESSLIN ligeledes i 1885, men senere byggede værftet mest dampskibe f.eks. SALADIN som byggenummer 255 i 1890.¹

I 1882 blev STRONSA sat i fart for Liverpoolrederiet Sandbach, Tinne og Co. Rederiet var specialist i drift af store sejlskibe til langfart. F.eks. ejede og drev man i 1897 en flåde på syv skibe af samme størrelse som STRONSA. I 1904 blev skibet solgt

til rederiet T. A. Shute, der ligeledes var et Liverpoolrederi, der ejede og drev seks sejlskibe. Men sejlskibenes gyldne tid var ovre. Det blev mere og mere vanskeligt at få udgifter og indtægter til at hænge sammen, og rederiet T. A. Shute og kaptajn Stawath måtte i 1912 sige farvel til skibet, der kom under argentinsk flag. Køberen var D. Barthe i Buenos Aires, der udover STRONSA drev et rederi med tre dampskibe. Men selvom Barthe formentlig har købt STRONSA til en pris, der kun lå lige over ophugningsprisen, kunne han og hans kaptajn J. Mekkilsen heller ikke få skibet til at give overskud, og til sidst måtte den gamle windjammer en tid lægges op på La Platafloden.

Herfra blev skibet den 21. juli 1915 af de københavnske skibsrederne Axel Oluf Andersen og Poul Lindhardt Carl købt »as it was« og sejlet til København for at blive renoveret.² Købsprisen på skibet kendes ikke, men uden tvivl har Barthe tjent på skibet, idet priserne allerede i sommeren 1915 var stigende. Alligevel fik de to redere et billigt skib, for de kommende år steg såvel fragter som skibspriser til hidtil usete højder.

Det var svært for unge søfolk at få den nødvendige sejlskibstid, og der kunne i 1915 tjenes penge selv på gamle sejlskibe.

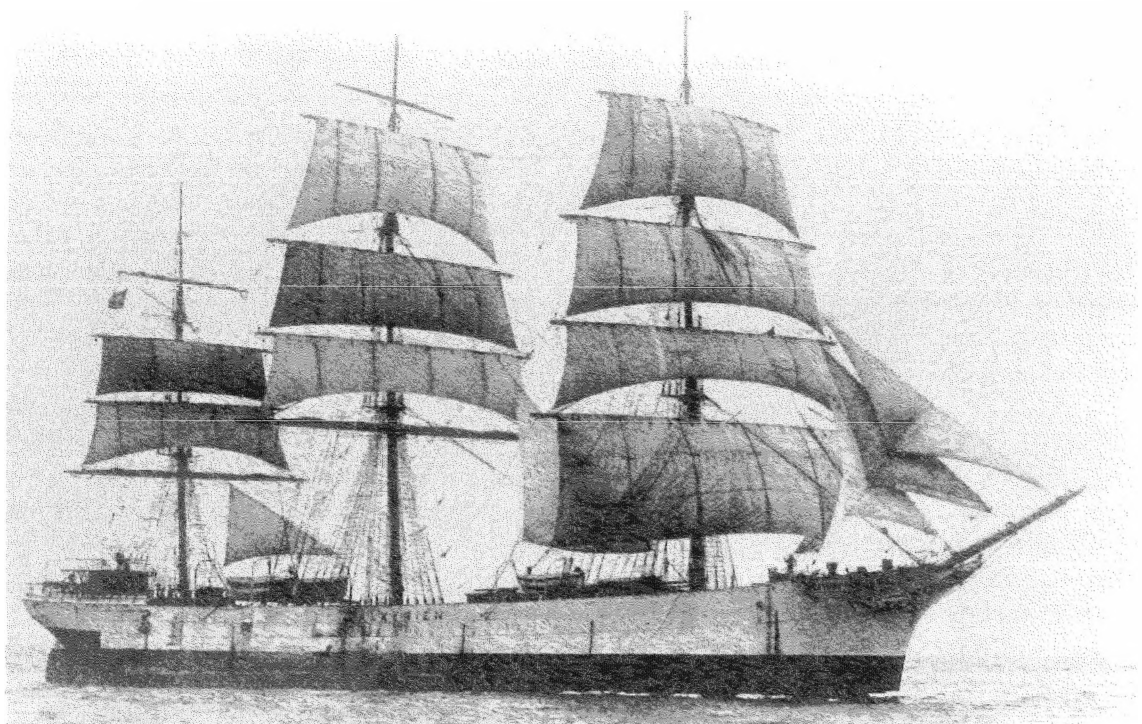


Detalje fra model af VALKYRIEN. Hvornår og af hvem modellen er udført vides ikke, men et godt gæt lyder på, at den er bygget i slutningen af 1915 eller begyndelsen af 1916. Det var skibsreder A. O. Andersen, der lod modellen bygge, og modellen blev i 1936 skænket til Handels- og Søfartsmuseet af fru A. O. Andersen, enke efter A. O. Andersen. Modellen blev restaureret i 1992. Den restaurerede model står i dag i museets udstilling. (Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)

Detail of the model of VALKYRIEN was made, nor who built it, but a reasonable guess would be that it was built at the end of 1915 or the beginning of 1916. It was a ship owner called Mr. A.O. Andersen who had the model made, and his widow Mrs. A.O. Andersen donated it to the Danish Maritime Museum. The model was restored in 1992, and the restored model is today on exhibit in the museum. (Photo: Lisbeth Ehlers, DMM)

Årsagen var Første Verdenskrig. Den brød ud i august 1914, men var i praksis allerede afgjort i september samme år, da den franske hær standsede den tyske i Marneslaget. Den kendsgerning ville den tyske regering imidlertid ikke erkende, og krigen fortsatte til 11. november 1918, hvor Tyskland måtte

kapitulere betingelsesløst. De fleste europæiske stater blev involveret i krigen, der kostede omkring otte millioner døde, og fremkaldte revolutioner i Rusland og Tyskland. I Rusland blev czarstyret væltet, og bolschivikkerne overtog magten, og i Tyskland måtte et svagt demokrati i 1933 lade



VALKYRIEN med delvis sejlføring. Fra for til agter er sejlene: Jager, yderklyver og inderklyver. På fokkemasten: Fok, fore undermærsejl, fore overmærsejl, fore underbramsejl. Store bramstagej. På stormasten: Store undermærsejl, store overmærsejl, Store underbramsejl. Kryds stængestagej, kryds overmærsejl, kryds underbramsejl. (Foto: H&S)

The VALKYRIEN under easy sail. From fore to aft the sails are: flying jib, outer jib and inner jib.

On the foremast: foresail, fore lower topsail, fore upper topsail, fore lower top-gallant sail; main top-gallant-stay sail. On the main mast: main lower topsail, main upper topsail, main lower top-gallant sail. Mizzen top-stay sail, mizzen upper topsail, mizzen lower top-gallant sail.

(Photo: DMM)

Hitler komme til magten med de frygtelige konsekvenser, det havde. Danmark, Norge og Sverige forblev neutrale, og det medførte en hidtil uset højkonjunktur bl.a. for dansk søfart. Der blev en udtalt mangel på skibe. De tyske ubåde og minefelter afstedkom mange forlis, og da værfterne samtidig havde meget vanskeligt ved at skaffe

materialer til at bygge nye skibe af, steg priserne på de, der allerede eksisterede, og fragtraterne fulgte med op.

Der var andre, der fik den samme idé som Andersen og Carl. Blandt disse var også spekulanter, der købte rene vrage. Det gjaldt barken ALEXANDROS af København, en dårlig vedligeholdt træbark byg-

get 1892 i Syra, Grækenland, og i august 1915 købt af skibsfører M. Rasmussen, Helerup. Men allerede 6. november samme år på en rejse med 558 tons kul fra West Hartlepool i England til Korsør grundstødte det og blev vrag ved Husby Klit, fordi kaptajn M. Rasmussen tog fejl af Nr. Lyngvig Fyr og Hanstholm Fyr. Nogen strålende forretning har ejerskabet næppe været. Skibets værdi blev ansat til 35.000 kr, men assurancesummen var kun 32.500 kr.

Et af de værste spekulationstilfælde var træbarken KREY WOGGERSIN af Kalundborg. Det var en træbark, bygget 1861 og købt i Sverige september 1915 af A/S Motorskibsselskabet Marienborg, Kalundborg. Bag dette rederi gemte sig personen Niels Valdemar Henckel, en entreprenør fra Kalundborg med næse for hurtige fortjenester. Under hele Første Verdenskrig oprettede og likviderede han et utal af rederier og flere værfter - alt sammen støttet af Kalundborg Bank, men i 1921 var det slut. En gennemgang af Henckels regnskaber viste, at der var foregået en utrolig svindel, og Henckel blev dømt til et fængselsophold. Med sig i faldet rev han den indtil da hæderlige Kalundborg Bank.

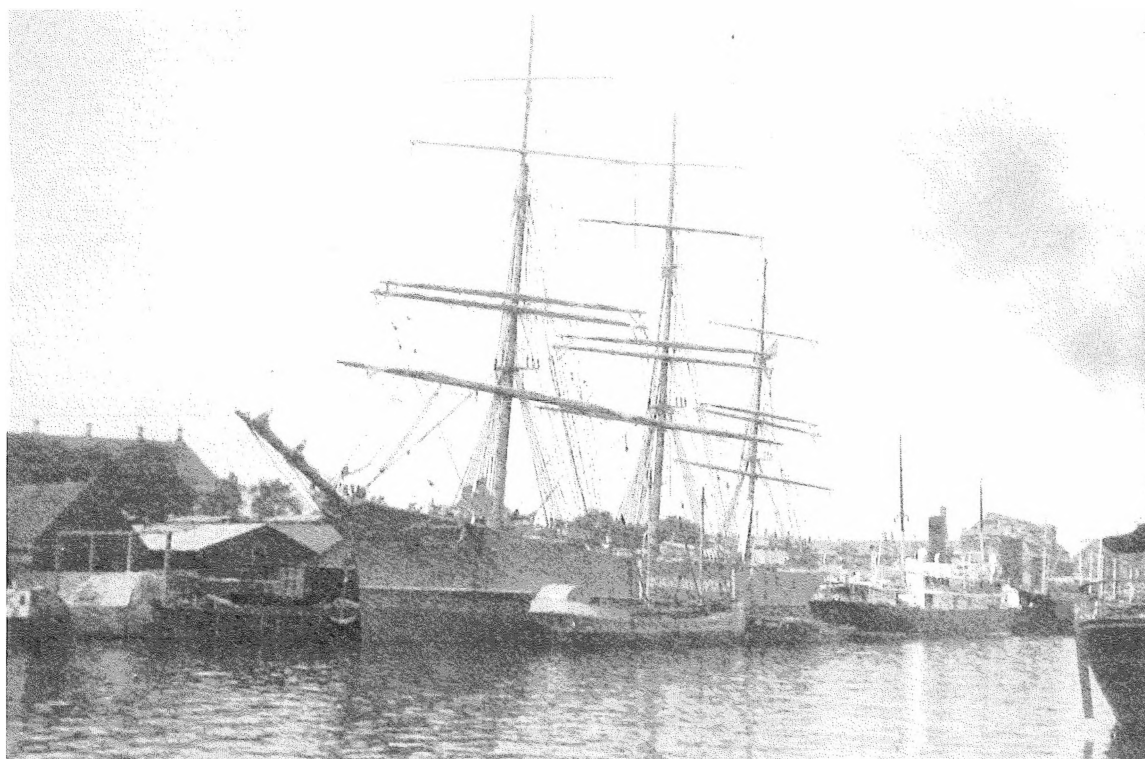
Men tilbage til KREY WOGGERSIN. Den 2. januar 1916 afsejlede skibet fra Uddevala i Sverige lastet med 178 standards props til Granton i Skotland. Den tyske regering betragtede props som kontrabande, så fragtraten har været høj. Havde KREY WOGGERSIN mødt en tysk ubåd, var skibet blevet sænket. Det skete ikke. Til gengæld løb skibet i Nordsøen ind i en storm fra vest. De fleste sejl blæste over bord, skibet arbejdede sig læk, og da der

stod en meter vand i lasten, besluttede et skibsråd at sætte KREY WOGGERSIN på land. Man valgte at dette skulle ske ved Hanstholm redningsstation, men vejret var så dårligt, at redningsbåden ikke kunne gå ud. Propslasten gik efterhånden overbord, men ved at kravle og hoppe på den lykkedes det den ni mands store besætning at redde sig i land. Den »gamle skude«, som Dansk Søfartstidende kaldte KREY WOGGERSIN, blev slået til pindebrænde, men den var i kroner og ører heller ikke meget værd. Værdien var 10.000 kroner, og det samme var assurancesummen.³

Der var heldigvis også mere seriøse selskaber, der under Første Verdenskrig drev sejskibsfart. I midten af 1916 var fragtraterne så højt oppe, at flere store kornfirmaer købte og drev ældre, men velholdte norske sejskibe. Blandt dem J. Larsen, Odense, der ejede rederiet Transatlantic og i 1922 disponerede fem store sejskibe – alle på mellem 1000-2200 brt., og Firmaet Peter P. Hedegaard i Ålborg havde store økonomiske interesser i Rederiet Limfjorden, der en overgang disponerede fem store sejskibe.⁴

Andersen og Carl gav nyerhvervelsen navnet VALKYRIEN, og da skibet i 1915 efter en omfattende reovering blev præsenteret for offentligheden, gav Dansk Søfartstidende denne næsten lyriske beskrivelse af skibets og dets fremtidige anvendelse:

»VALKYRIEN, som har ligget fortøjet dér i Færd med at slå Sejl under og træffe Forberedelser til at pløje Verdenshavene på sin forestående Rejse til Australien. Skibet er det tidligere argentinske Fuldskeb STRONSA som i denne Sommer er købt



STRONSA af Buenos Aires, liggende ved Larsens Plads i København mellem 1912 og 1915, før den var solgt til danske redere og omdøbt til VALKYRIEN.

(Foto: Andreas P. Jensen, Hasle, H&S)

STRONSA of Buenos Aires at Larsens Plads Copenhagen between 1912 and 1915, before it was sold to Danish owners and renamed VALKYRIEN.

(Photo: Andreas P. Jensen, Hasle, DMM)

af Firmaet A.O. Andersen & Co (De Carlske Dampskibsselskaber) her i Byen, og af sine ny Ejere har fået Navnet VALKYRIEN. Som det nu ligger dér nymalet og vel vedligeholdt med sit mægtige Jernskrog med de fine, velformede Lini-er for sit Skandæk, Lønning og Finkenet, sin smukke rundgattede Hæk, sin elegante Gallion med selve Valkyrien, der velbevæbnet iler over Vandene, som Galionsfigur, og sin høje sirlige

Rejsning pegende mod Himlen, afgiver Skibet et Syn, der maa glæde enhver Sømands Øje og vække Beundring hos de mange, der har faaet Lejlighed til at se det smukke Skib, inden det tiltræder sin lange Rejse.

Det har i mange Aar været sagt, at de store Sejlskibes Tid nu snart var forbi, og at det er blevet vanskeligere og vanskeligere for vore unge Sø mænd at få den fornødne Langfart i danske

Sejlskibe, og at saa mange af dem har søgt om Bord i engelske og norske Sejlskibe, netop fordi vi havde saa faa af disse "De Besøgende på Langelinie-Molen har i denne tid kunnet glæde sig ved Synet af et prægtigt Fregatskib Skibe tilbage her i Landet. Dette har vistnok sin Rigtighed, men alene det Faktum, at der endnu eksisterer mange engelske og især norske, store Sejlskibe, og at disse har kunnet klare sig godt, er jo et glædeligt Fingerpeg med hensyn til de faa store Skibe af denne Type, vor Handelsflåde nu tæller. Det, at et dansk Rederi har købt et saadant Skib, er jo i sig selv en Begivenhed af Rang, og endnu mere Betydning faar det, at det, efter det Eksempel, som andre af vore store Dampskibsselskaber i den senere tid har givet, til dels er sket med det Maal for Øje at give danske Søgutter Lejlighed til i saa stort et omfang som muligt, at opnaa deres Langfart under vort eget Flag. Kan de store norske Sejlskibe svare Regning, og mange af dem har vel end ogsaa i disse Tider tjent gode Penge, saa er der jo ogsaa grundet Haab om, at det vil kunne lykkes for vore faa store danske Sejlskibe, naar deres egentlige Opgave bliver Fragtfart.

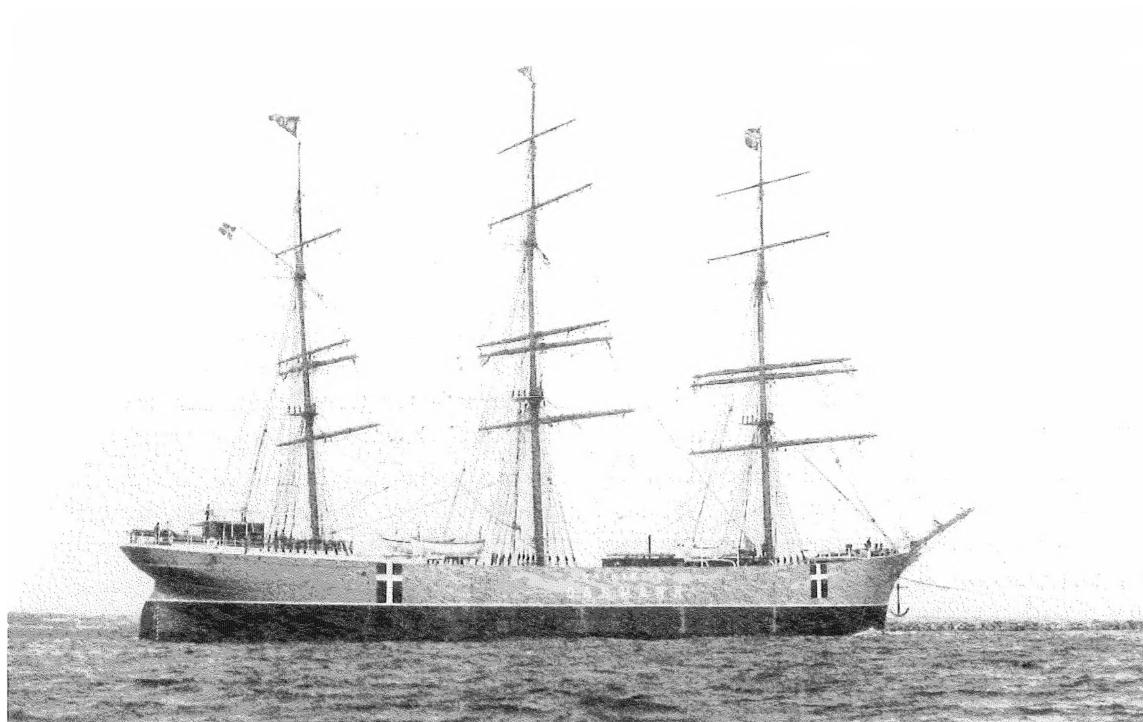
VALKYRIEN er et Jernskib, der er bygget i Liverpool i 1883. Dets Bæreevne er 3.200 tons. Det har nu efter sit Ejerskifte faaet et Hovedeftersyn ved Københavns Flydedok og Skibsværft og har første Klasse i Lloyd's Register i 12 Aar, 100 A 1. Ved denne Lejlighed er der bl.a. ogsaa blevet indrettet et særligt Beboelsesrum med eget Sovelukaf og egen Messe for de seks 14 à 16 aarige Elever, som Skibet medtager. Nogle af disse har tidligere sejlet noget, andre ikke. De er forhyret som Skibsdrenge for 20 kr. pr. Maaned, og er ikke bundet til Skibet eller Rederiet for nogen særlig bestemt Tid. Det samme gælder for nogle Navigatører, der endnu mangler en Del af deres lovbalede Sejltid, og skal have den om Bord i VAL-

KYRIEN. Disse er ligeledes forhyret som almindelige Søfolk. Baade Elevernes og Mandskabets Beboelsesrum samt Kabysen findes i et stort luftigt og velindrettet Dækshus paa Skibets Forpart, medens Kaptajns og Officerernes Kahytter, der er luftige og hyggelige, er indrette i en stor Overbygning agter. Skibets Overdel er malet med en smuk lysegraa Farve og Bunden indtil Vandlinien med Mønje. Saasnaart alle Forberedelser er truffet vil VALKYRIEN blive bugseret op til Norge, for dér at indtaget en høllet Trælast til Australien. Dets Fører er Kaptajn H. Christiansen, en erfaren Sejlskibsfører, der tidligere har sejlet med nogle af de store Fanø-Barkskibe.

Naar VALKYRIEN afgaar, vil de bedste ønske følge det og dets Besætning, og det er at haabe, at dette smukke Skib i mange Aar maa sejle til Glæde og Fordel for det store og foretagssomme Rederi, der har beriget den danske Handelsflaade med et udmærket Skib og derved tillige ydet et værdifuldt Bidrag til praktisk Uddannelse af forhaabentlig en stor Del danske Søfolk.

VALKYRIEN tiltraadte, efter hvad vi har bragt i Erfaring sin Rejse den 5. ds«. ⁵

Nådada! Redaktør Krogh, Dansk Søfartstidende, har haft den store fyldepen fremme, men han fik ret. I København fik VALKYRIEN en ren dansk besætning. Kaptajn Hans Christiansen var en erfaren sejlskibsfører fra Sønderho på Fanø, og det var gået ham som mange andre dygtige sejlskibsførere. Hans sidste sejlskib var barken FIDES af Sønderho, men da skibet i 1905 blev lagt op og senere solgt til udlandet mistede han sit job, og fra sommeren 1906 sejlede han som styrmand i Rederiet L. H. Carls dampskibe. I 1915 fik han tilbudt at blive fører af VALKYRIEN.



VALKYRIEN med danske nationalitetsmærker. Det var ikke noget krav, at skibene under 1. verdenskrig skulle have påmalet nationalitetsmærker, men det blev anbefalet, at de førte sådanne. Efter at Tyskland i februar 1917 havde erklæret uindskrænket ubådskrig var nationalitetsmærkerne uden virkning, hvis skibet mødte en tysk ubåd. Billedet er udateret, men tilsyneladende er skibet nymalet og på slæb, og det er muligt, at det er fotograferet ved afgangen fra Helsingør den 18. juli 1917.

(Foto: H&S)

Skibets øvrige besætning på 29 mand blev alle påmønstret den 2. september 1915. Som det fremgår af bemandingslisten (bilag 1), var 14 mand af besætningen fra København, og alderspræsidenten var en 50-årig sejlmager fra Ålborg. Som i de fleste

The VALKYRIEN with Danish nationality marks. There was no requirement for ships in World War I to have nationality marks painted on them, but it was recommended that they did. After Germany had declared unlimited submarine warfare in February 1917 nationality marks were of no use if the ship met a German submarine. The picture is undated, but apparently the ship is newly painted and in tow, and it is possible that it was photographed on its departure from Elsinore on July 18th 1917.

(Photo: DMM)

af de sidste store sejlskibe var den menige besætning domineret af ganske unge mænd, et forhold som var særligt udpræget i VALKYRIEN, der havde seks lærlinge. Bådsmanden, der fungerede som formand for den menige besætning, var således kun

26 år. Hyrerne fra 20 til 200 kr. afspejler skibets hierarki, og at både kok og bådsmand var efterspurgt folk i de store sejlskibe.

Den første rejse gik for slæb til Göteborg, hvor der blev indtaget en partlast høvlet træ. Derfra videre til Frederiksstad i Norge, hvor skibet blev lastet fuldt op. Det var almindeligt, at så store sejlskibe i snævre farvande blev slæbt frem til lastehavnene. Dels sparede man tid, dels risikerede man ikke, at skibet grundstødte eller forliste. Fra Frederiksstad gik det imidlertid for egne sejl først vestpå, og senere ude i Atlanterhavet blev kursen sat mod Sydafrika og Kap det gode Håb. I 1915 kunne danske skibe endnu sejle uden synderlig risiko for en torpedering af en tysk ubåd forudsat, det ikke havde kontrabandelast om bord. Hvad der var kontrabande og ikke kontrabande var fastlagt i den såkaldte London-deklaration af 1909, som både de Allierede (England og Frankrig) og Ententen (Tyskland og deres allierede) havde tiltrådt. Træ var med undtagelse af props ikke kontrabande.

Den 17. december 1915 – altså mens skibet var på rejse fra Göteborg og Frederiksstad til Melbourne – blev det købt af et partrederi, der fik navnet »Partrederiet Fregatskibet Valkyrien«. Der var 100 anparter i skibet og 5 deltagere i rederiet. Generalkonsul Andreas Henningsen med 32 anparter, direktør Poul Carl ligeledes med 32 anparter, og direktør Axel Oluf Andersen også med 32 anparter. Kaptajn i Generalstaben, Erik With – kendt fra TV serien Matador, som den general With, der ved sin afgang som øverstbefalende for den danske hær i 1939 forårsagede oberst

Hackel's død – købte 2 anparter. Endelig ejede overretssagfører Axel Olsen 2 anparter. Købesummen for skibet blev 200.000 kr., og Firmaet A. O. Andersen blev valgt som korresponderende reder. Som formålsparagraf vedtog man, at skibet skulle bruges til fragtfart og, hvis det var muligt, til uddannelse af skibsofficerer. Da skibets papirer jo var om bord i VALKYRIEN, vedtog man ligeledes at undlade en anmeldelse til rederiregistret, men foreløbig lade firmaet A. O. Andersen stå som ejer. Endelig blev det vedtaget, at ingen af partrederne kunne sælge sine anparter uden tilladelse fra de andre parthavere, og at selskabet ikke kunne opløses, uden at alle parthaverne var enige om dette.

Til slut vedtoges det, at »den korresponderende reder skal efter hver rejse fra Europa og tilbage affatte et regnskab over skibets drift«. Man regnede altså med, at VALKYRIEN skulle ud på de samme lange sørejser som tidligere tiders »windjammers«. ⁶

Engang i slutningen af december 1915 eller begyndelsen af januar 1916 nåede VALKYRIEN frem til Melbourne i god behold. Rejsen har formentlig varet mellem 120-140 døgn, og da VALKYRIEN var udloset, blev det lastet med hvede til Queens-town (nu Cork) i det vestlige Irland for ordre. Inden afgang fra Melbourne har VALKYRIEN sikkert fået påmalet danske nationalitetsmærker i form af et kæmpestort dannebrogssflag på begge skibets sider. Det var ikke noget egentlig påbud, men en sikkerhedsforanstaltning, så en tysk ubåd kunne skelne ven fra fjende og ikke bare sænkede et skib uden at have visiteret det –

hvis de da tog hensyn til dette. I Queens-town lå der ordre om, at VALKYRIEN skulle losse hveden i Nantes i Frankrig. At man ikke fra starten vidste, at lossehavnen var Nantes, skyldtes, at der i 1916 normalt ikke var nogen kommunikation mellem skibet og rederen, mens skibet var i søen. Den trådløse telegrafi var endnu ikke nået om bord i VALKYRIEN. I Nantes fik skibet en ny 1. styrmand og hovmester⁷, og i slutningen af juli afgik det i ballast til Buenos Aires i Argentina for at laste majs til en modtager i Ålborg.

VALKYRIEN er sikkert sejlet ud af La Plata floden i oktober 1916, og mens skibet sejlede nordpå skærpedes krigssituationen i Europa væsentlig. Den 12 december 1916 opfordrede den tyske kejser Vilhelm USA, Schweiz og Spanien til at virke for fred, men såvel England som Frankrig, svarede, at de ville føre krigen til ende. Efter dette afslag skærpede Tyskland ubådskrigen, og nu blev heller ikke neutrale skibe skånet. I december 1916 og januar 1917 sænkede tyske ubåde 34 danske skibe – de fleste uden varsel. Fra august 1914 til 1. december 1916 havde tallet kun været 64 sænkninger og minesprængninger. Der var helt tydelig sket en optrapning i søkrigsførelsen.

VALKYRIEN kom imidlertid sikkert til Ålborg, men mens skibet lå her, kastede tyskerne masken og udsendte en erklæring om, at alle skibe, der befandt sig i Nordsøen, Biscayen og langt ud i Atlanterhavet, ville blev sænket uden varsel – altså uindskrænket ubådskrig. England og Frankrig svarede igen ved at spærre sejlsadsen, og alle skibe, der lå eller kom ind til de briti-

ske kontrolhavne i Stornoway i Irland eller Kirkwall i Skotland, blev tilbageholdt. Restriktionerne ophørte i midten af april, og England begyndte at sende skibene afsted med konvojledsagelse. Det blev dog meddelt, at man ikke formåede at ledsage sejlskibe. Det blev en katastrofe for de store danske sejlskibe. Den 23. blev fuldskipet SVANEN torpederet i Atlanterhavet nord for Skotland, og den 25. april sænkede tyske ubåde også nord for Skotland og i Nordsøen barken HAVILA, barken ESTE, 4-mastede bark SOKOTO og barken HAWTHORNBANK. Også barken AREOLA forliste, men man ved ikke, om det var en ubåd eller en mine, der var skyld i forliset.⁸ Disse langsomme skibe havde ikke en chance mod de tyske ubåde.

VALKYRIEN blev liggende i Ålborg til 27. april 1917. Så blev det bugseret til Helsingør, hvor det kom i dok, og den 18. juli var skibet klar til en ny rejse. Inden da blev der imidlertid mønstret en ny besætning. Kaptajnen, 1. styrmanden og hovmesteren blev om bord, de øvrige 24 var alle nye folk (bilag 2). Efter besætningslisten var der ingen påmønstrede som lærlinge, og der var også tre mand mindre om bord. Københavnerne var der langt færre af, og blandt matroserne var tre svenskere. Den mest påfaldende forskel er dog, at hyreniveauet er blevet mere end fordoblet.

Også afgang fra Helsingør skete ved bugsering. Langs den svenske og norske kyst og inden for såvel den svenske som den norske territorialgrænse blev VALKYRIEN bugseret til Bergen. Da vinden var gunstig, og det samtidig satte i med tåge, gik skibet til søs og slap ud i farvandet mellem

Færøerne og Grønland med kurs mod Savannah i USA. Her skulle det have lastet en fuld ladning foderstoffer til Danmark, men da ladningen ikke var klar, blev VALKYRIEN i stedet bugseret til Norfolk for at laste kul til Montevideo i Uruguay. Resten af Første Verdenskrig forblev VALKYRIEN i fart mellem USA og Sydamerika. Fra Montevideo gik skibet til Buenos Aires og lastede majs til Charleston. Herfra videre til New York, hvor der blev lastet 90 biler til Buenos Aires. Næste ladning var atter engang majs til Charleston. Så på ny til Buenos Aires – denne gang med en kulladning. Her lastede VALKYRIEN i juli 1919 endnu engang majs, men nu var det til Ålborg, for Første Verdenskrig var slut, og landbruget i Danmark savnede råstoffer.

Efter udlosningen kom VALKYRIEN i dok i Ålborg, og da dokningen og de nødvendige reparationer var udført, kom skibet under bugsering til Frederiksstad i Norge, hvor VALKYRIEN atter indtog en last høvlet træ til Melbourne i Australien. Her lossede skibet træet og gik i ballast til en anden australsk havneby – Newcastle i New South Wales, hvor der blev lastet kul til Porsgrunn i Norge. I april 1921 var skibet fremme i Norge, hvor kullene blev losset. Og så var det slut. Fragtmarkedet var i al almindelig dårligt, og store sejlskibe som VALKYRIEN var de mest urentable. Skibet blev lagt op, og den gamle windjammer kom aldrig mere ud på de store have. Fragtraterne (i shilling og pence) på en typisk ladning som korn eller majs fra La Plata til Europa kan illustrere udviklingen:

Januar 1915	43/3
1916	122/6

1917	135/0
1918	300/0
1919	200/0
1923	22/3

Kilde: Dansk Søfartstidende div.år.

Oplægningen varede det meste af to år, men den 19. januar 1923 blev VALKYRIEN solgt til ophugning hos firmaet Petersen & Albeck i Københavns Sydhavn, og kaptajn Christiansen forlod det skib, han havde ført så sikkert i ni år. Heller ikke han kom nogensinde mere til søs.⁹

I 1936 skænkede fru direktør A. O. Andersen en model af VALKYRIEN til Handels- og Søfartsmuseet. Modellen, der var stærkt beskadiget, blev i 1995 restaureret af museets modelrestaurator, Anders Favrholdt, der brugte 700 timer på opgaven. Den smukt og nænsomt restaurerede model står nu i museets udstilling, og restaureringsrapporten (bilag 3) giver både et indtryk af restauratorens omhu og indsigt i sejlskibenes rigning og af en nu afsluttet periode i vor søfartshistorie.

Noter:

- ¹ Lloyd's Register of Shipping 1899, 1901, 1908 og 1912, Dansk Skibsregister 1893-1956 bind 25, s.148.
- ² Dansk Søulykkesstatistik 1915.
- ³ Dansk Søulykkesstatistik 1916.
- ⁴ Danmarks Skibsliste 1921, 1922 og 1923.
- ⁵ Dansk Søfartstidende 9. 9. 1915.
- ⁶ Handels og Søfartsmuseet på Kronborg, reg. nr. 2049:49.
- ⁷ Rigsarkivet Skibsbemandingsliste 1917, nr. 1128.
- ⁸ Handelsministeriet. Søforklaringer over krigsforliste skibe 1914-1918.
- ⁹ Fortællingen om skibets rejser 1915-1923. Fanø Sømænd, 1. udgave, side 205ff.

Bilag 1: Skibsbemandingsliste for VALKYRIEN, 1915

Stilling	Navn	Hjemsted	Alder	Hyre i kr
Kaptajn	H. Christiansen	Sønderho	47	Vides ikke
1. Styrmand	Johan Nielsen	Odder	41	200 + 200
2. Styrmand	Peter Thorvald Petersen	Fårevejle	36	150 + 150
3. Styrmand	Niels Lauri Chr. Fredskilde	København	23	125 + 125
Kok og steward	Kristen Jensen	Løderup	26	120 + 120
Koksmath	Niels Axel Jørgensen	Odense	17	40
Sejlmager	Niels Nielsen	Ålborg	50	125
Bådsmand	Peter Laurids Chr. Hansen	Nykøbing S.	26	85
Tømmermand	Willy Osvald Marcussen	København	19	85
Matros	Carl Henrik Meier	København	24	80
Matros	Jens Laurits Ludvigsen	København	25	80
Matros	Lars Hansen	Frederikssund	22	80
Matros	Carl Jørgen Hansen	Rønne	20	80
Matros	Anker Andreas Kofoed	Knudsker	20	80
Matros	Carl Chr. Ludvig Rasmussen	Nyborg	21	80
Matros	Karl Kristian Helms Jensen	Hornbæk	19	80
Matros	Rasmus Andreas Andersen	Åstrup	20	80
Matros	Karlo Harald Martin Persson	København	22	80
Letmatros	Paul August Nielsen	København	18	60
Letmatros	Andreas Godthilf Grove Stephansen	Viby	19	60
Letmatros	Harald Nikolaj Risø	København	18	60
Letmatros	Axel Emil Arthur Meyer	Vestervig	18	60
Letmatros	Flux Vilthi Larsen	København	18	60
Ungmand	Henning Thorvald Jans	København	15	35
Lærling	Ejnar Chr. Johansen	København	17	20
Lærling	Vilhelm Chr. Niels Petersen	København	17	20
Lærling	Albert Lars Jørgen Nielsen	København	16	20
Lærling	Hendrik Bacher Jensen	København	16	20
Lærling	Benny Aage Tullin	København	15	20
Lærling	Edgar Jensen	Helsingør	15	20

Kilde: Rigsarkivet, Skibsbemandingsliste 1915, nr. 2622

Bilag 2: Skibsbemandingsliste for VALKYRIEN, 1917

Stilling	Navn	Hjemsted	Alder	Hyrer i kr.
Kaptajn	H. Christiansen	Sønderho	49	Intet
1. Styrmand	Svend Adolph Clausen	Gentofte	36	Intet
2. Styrmand	Elof Rich. Finn Lindberg	Helsingør	23	400
Hovmester	Rasmus Hansen Madsen	Kragenæs	54	Intet
Kok	Christen Hansen Larsen	Nr. Sundby	22	220
Tømmermand	Jens Møller Lau	Rønne	26	200
Bådsmand	Hans Chr. Nielsen	Maglebrand	24	200
Matros	John Rosander	Sverige	27	190
Matros	Martin Einar Johansson	Sverige	24	190
Matros	Hilding Ferd. Hansson	Sverige	23	190
Matros	Valdemar Alfred Emil Bentsen	Snesere	24	190
Matros	Ahlers Martinus Andersen	Hobro	22	190
Matros	Johannes Valdemar Thomsen	Blære	22	190
Matros	Gustav Emil Hansen	København	21	190
Matros	Jens Emil Matsen Juel Jensen	Herfølge	25	190
Matros og sejlmager	Chr. Valdemar Christensen	Køge	41	200
Letmatros	Christen Christensen	Karebæk	18	150
Letmatros	Dreyfus Rasmus Rasmussen	Nykøbing F.	18	150
Letmatros	Viliam Ernst Johan Petersen	Tyskland	19	150
Letmatros	Svend Aage Andersen	Søllerød	18	150
Letmatros	Viggo Brochhorst	København	20	150
Letmatros	Christian Thøger Jensen	Lundby	21	150
Ungmand	Axel August Frederiksen	København	15	85
Ungmand	Gunnar Ejnar Andersen	København	15	85
Ungmand	Jakob Christian Michael Simonsen	Onsbjerg	16	85
Ungmand	Jens Kristian Marius Johs. Petersen	Roskilde	17	85
Dæksdreng	Elo Alfred Edv. Weidanz	Frederiksberg	15	55

Kilde: Rigsarkivet, Skibsbemandingsliste 1917, nr. 1128



Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Danish Maritime Museum

Telefon +45 49 21 06 85

Telefax +45 49 21 34 40

DK-3000 Helsingør

Dato

6. april 1995

RESTAURERINGSRAPPORT.

Model : (H&S 119:36) 3 mast fuldrigger "Valkyrien", juli 91.

Arbejde:

Rig knust, lønning agter knust, mange defekter (se foto), stormast delvis intakt.

Krydsundermast, krydsbramstang, krydsbramrår, krydsrøjlrår, forebramstang, forebramrår, forerøjlrår fremstillet, tonet og lakeret (Cupal).

Lønning agter forkant, poopdæk (agterdæk), agterkant bakdæk, trappe til poopdæk, gelænder på poopdæk fremstillet i mahogny og lakeret, færdige balustre Aeronaut staver i bådedæk og løbebro i lyst træ tonet og lakeret.

7 støtter til bådedæk i messing forsølvet.

Æselhoveder til fokke- og krydsmast sølv.

Krydsstængesaling i messing forsølvet.

Rakker til forebram-, forerøjlr-, krydsbram-, krydsrøjlrår i forsølvet messing.

8 nokbeslag til ræer i sølv.

10 beslag til fodperter i sølv.

3 mastebåndsbeslag i sølv.

2 fløjknapper, messing lakeret.

7 blokke i sølv.

37 enkeltblokke i ben.

8 dobbeltblokke i ben.

Rat i finer og messing malet.

2 nathuse, det ene med kompasrose.

Ben til rorkiste, messing malet.

2 vandtønder malet (færdige, Aeronaut)

2 ankre messing forsølvet.

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Museumsinspektør Hanne Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

2 sjæklær til ankre sølv.
1 kabyskorsten
4 ventiler
4 trapper
4 davider
3 capstans
6 pullerter
alt i forsølvet messing.
4 lydys i sølv.
32 gelænderstøtter i sølv.
52 gelænderstøtter købt færdige (Aeronaut, Lyngby 16mm 2 huller) messing forsølvet.
200 "vævlinger" i træ
7 stag kobbertråd.
65 tovværkskejele.
Samtlige liner i rig skiftet. Hør ufarvet og sort.
Samtlige sytøve i jomfruer skiftet, hør sort.
Vokset krydsbramvant forsynet med vævlinger.
Plade afslebet og vokset. Fødder pudset.
Klokke monteret med beslag sølv.
Både retoucheret.
Søgelændere monteret med sølvtråd.
Flag.
Rig sat op som modellen var rigget.

Modellen under restaurering i ca. 700 timer.

Valkyriens Stående rig:

Fokkemast:

13 røstjern i hver side, 6 forreste er undervant til mærs, 2,3,4 har "vævlinger" af træ.
7 går til stængesaling
8 går til beslag på agterkant mast ved undermærserå.
9 går til stængesaling.
10 går til stængesaling.
11 går til bramgods "gennem trekant"
12 går til bramgods "gennem trekant"
13 går til røjlgods gennem stængesaling

Stormast:

6 forreste undervant til mærs beslag under
7 til stængesaling
8 til beslag ved undermærserå
9 + 10 til stængesaling
11 til bramgods
12 til bramgods gennem "trekant" i stængesaling
13 til røjlgods gennem stængesaling

Mesamast:

12 røstjern i hver side
5 forreste er undervant til mærs

6 går til beslag ved undermærserå
7 + 8 går til stængesaling
9 + 10 går til røjlgods
11 til tops gennem stængesaling
12 går til stængesaling

Samtlige stag til stævn og spryd mangler. Ifølge rigtegning :

1 stag fra forkant bakkæk til mærs
3 stag fra stængesaling til galionsfigurhovedet, næstyderste beslag og midt in mellem.
2 stag fra nok til bramgods og røjlgods.

Mellem fokkemast og stormast:

1 stag fra bramgods (stormast) gennem øje i beslag på agterkant fokkemast ved undermærserå til hul i fokkemærs midt agter.
1 stag fra stængesaling (stormast) til fokkeråbeslag.
1 stag fra stængesaling (stormast) til beslag ved lossespil foran (hanefod) fokkemast
1 stag fra lige over storemærs (stift på agterkant) til beslag ved lossespil
1 stag fra røjlgods til beslag over stængesaling agterkant fokkemast.

Mellem stormast og mesanmast:

1 stag fra underste beslag stormast til mesan krydsmærs (stift over)
Alt andet mangler.

Løbende rig: fald, braser, toplenter, skøder, givtove.

Fald:

Røjlfald: kæde gennem skivgat ender i metalblok (enkelt), fast part ført til hul på agterkant i midten af stængesaling, den anden part ender i firskåret talje med enkelt blok underst mellem røst 10 og 11 b.b.

Bramfald: kæde med metalblok ender i talje mellem 9 og 10 om styrbord.

Store mærsfald står i talje mellem 8 og 9 storrøst bb.

Toplenter:

Røjl fast til røjlgods

Bram fast til bramgods

overmærsetoplent fast til stængesaling forkant

undersøjstoptent til blok ved undermærserå (siden) til fireskåret talje med enkeltblok i dæk ved forreste hjørner af "kostald". Gøres fast på forreste nagle.

Undermærsejstoptent mangler.

Skøder: Der står tovværk på samtlige nagler i storrøst.

Fokkemast, løbende gods:

Halende part af toplentstalje står på forreste "side" nagler.

Fokkegivtov og undermærsejlskøder sammesteds.

Bramsejlskøder og overmærsejlskøder sammesteds.

Alt andet mangler.

Krydsmast:

Mesangaffel fast gerder (talje to enkeltblokke) i agterste beslag og nagle.

Blokke under midten af ræer leder skøder fra sejl over rå og givtov fra sejl under til dæks.

Fald mellem røst 9 og 10 stb. fokkerig og 11 og 12
øverste brasblokke træ

Givtove: Røjl: blok på nok til blok midt på rå gennem mærs til nagle forrest
Brase fra bramgods stormast til fokkerig står på ganle mellem 1. og 2. storrøst bb.
Givtov fra storrå står på nagle foran røst (fra nokken).

"Kostald":

Nagle 1: løbende part af talje til toplent storrå
" 2: overmærsegivtov bramskøde
" 3: bramgivtov røjlskøde

Krydsbraser står på forreste nagler i storrøst stb

3 ender på hver nagle !

naglebænk fokkemast:

Forreste nagler: fokkegivtove undermærsejlskøder
side nagler : toplenter, undermærsejlsgivtove
agterste nagler: bramgivtove røjlgivtove bramskøder

ANDERS FAVRHOLDT

700 TIMER

Summary

The author describes the history of one of the last big sailing ships from the time it was built in 1882 in Liverpool, until it was sent to the breaker's yard in 1923. The VALKYRIEN, which was originally called the C. BREEKS and later STRONZA, was purchased to Denmark in 1915 by the Copenhagen shipowners Axel Oluf Andersen og Poul Lindhardt Carl. During World War I, which brought with it a trade boom for ships from neutral countries, the ship sailed wood to Australia and wheat as a return cargo to Europe, as well as wood coal and corn to North and South America. From 1921, when the cargo rates had fallen drastically, the ship was laid up and the old windjam-

mer never came out on the high seas again. The ship was laid up until 1923, when it was sold to the breaker's yard. In 1936 Mrs A. O. Andersen donated a model of the VALKYRIEN to the Danish Maritime Museum. The model, which was badly damaged, was in 1995 restored by the museum's restorer of models, Mr Anders Favrholt, who spent 700 hours on the task. The model, beautifully and carefully restored, now stands in the museum's exhibition, and the restoration report gives both an impression of the restorer's care and knowledge of sailing ships' rigging and also an impression of a period of our maritime history that is now finished.

Henrik L. Hansen og Morten Vinter: Søfarende i danske skibe omkring årtusindskiftet - om arbejdsmiljø og arbejdsvilkår i handelsflåden

Henrik L. Hansen, der er embedslæge, har i mange år forsket i forhold inden for søfarendes sundhed og velfærd herunder især arbejdsulykker og erhvervsbetingede sygdomme og har bl.a. skrevet en meget væsentlig Phd-afhandling om sygdom og dødelighed i dansk søfart.

Morten Vinter er speciallæge i arbejdsmedicin og har været leder af Søfartens Arbejdsmiljøråd siden dets oprettelse i 1993. Som det fremgår af artiklen, har han i samarbejde med Søfartsstyrelsen deltaget i udviklingen af sikkerhedsarbejdet til søs, og gennem Rådet og dets medarbejdere også i over ti år ledet en stor del af den praktiske indsats for forbedring af søfolks leve- og arbejdsvilkår.

Søfartserhvervet har altid været tæt forbundet med store risici og af og til chancen for den store gevinst. Da Dansk Asiatisk Compagnies skibe for et par hundrede år siden begav sig ud på 1½ år varende rejser til Canton i Kina for at hente kostbare krydderier, porcelæn og silke kom op imod hver tiende søfarende ikke hjem igen.¹ Sygdom tog de fleste, men ulykker og forlis bidrog også. For 50 år siden tog en rundrejse til fjernøsten med Ø.K.'s stykgodsskibe et halvt år og sikkerheden var usammenlignelig bedre.² Også i dag sejler danske søfarende fra Danmark til Canton og andre havne på fjernøsten. En rundrejse til

fjernøsten med et af de store containerskibe tager nu kun otte – ti uger og kun meget sjældent kommer ikke alle velbeholdne tilbage. Sammenlignet med resten af samfundet er forholdene til søs dog stadig på mange områder forskellige fra livet i land og risikoen ved arbejdet er fortsat større end i mange andre erhverv. Højteknologien har også gjort sit indtog i skibsfarten og på mange områder er udviklingen foran resten af samfundet men på andre områder årtier bagud. Emner som arbejdsmiljø og sundhed på arbejdspladsen er først for alvor kommet på dagsordenen til søs de sidste 10 – 15 år.

I denne artikel vil vi se nærmere på søfarendes sundheds- og sikkerhedsmæssige forhold i den danske handelsflåde i dag samt nogle af de hændelser og beslutninger, som har dannet baggrund for udviklingen.

Udviklingen i den danske handelsflåde
Arbejdsmiljø, sikkerhed og sundhed hænger ikke overraskende nøje sammen med, hvilke skibe de søfarende sejler med. Arbejdsforholdene i dag afspejler derfor i høj grad også, at den danske handelsflåde har ændret sig radikalt den seneste generation. Skibene er blevet færre og større og besætningerne mindre. I 1970'erne toppede

coasterflåden. Da det gik bedst havde danske redere mellem 500 og 600 mindre tørlastskibe i fart på verdenshavene. Langsomt, men sikkert blev den store coasterflåde solgt til udlandet, og der er i dag kun få tilbage. Også de større traditionelle stykgodsskibe forsvandt alle i løbet af 1970'erne. Omkostningerne under dansk flag blev for store, og transport af små stykgodsladninger skete i større og større omfang i containere.

I dag er det såvel økonomisk og størrelsesmæssigt i høj grad de op imod 100 meget store containerskibe, der dominerer handelsflåden. Passagerskibe og færger, større bulkcarriers, en del produkttankskibe, specialskibe inden for olieindustrien og teleindustrien og en voksende gruppe slæbebåde udgør dog også samlet mange skibe med et stort antal arbejdspladser.

Besætningerne om bord

Langt færre har deres udkomme i handelsflåden i forhold til i 1960'erne, hvor antallet af forhyrede søfarende toppede. I 1962 forsikrede Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart næsten 20.000 arbejdspladser i skibene,³ og hertil kom søfarende om bord i Statens skibe, som ikke var forsikret i Ulykkesforsikringsforbundet. Det omfattede bl.a. hele DSB rederi og dermed store dele af den indenrigs færgefart. Omkring årtusindskiftet var der kun 7.000 forsikrede, men da udmønstringsperioderne for de fleste danske søfarende er blevet nedsat til 2 – 4 måneder og hjemmepperioderne tilsvarende forlænget, dækker tallet over relativt flere arbejdspladser end i 1960'erne. I dag har 14 – 15.000 søfarende deres ud-

komme i handelsflåden. I indenrigsflåden er stort set alle danskere, men godt 40% af stillingerne i udenrigsflåden er besat af udlændinge.

Antallet af skibe var stort set det samme i begyndelsen af 1960'erne som i dag og det lavere antal søfarende skyldes således en stærk reduktion i besætningsstørrelserne. Op igennem 1970'erne var det store strids spørgsmål mellem rederne, fagforeningerne og myndighederne besætningsfastsættelsen. Den diskussion er i dag væk – de lovgivningsmæssige krav er nu så lavt sat, at mange skibe sejler med større besætninger end fastsat af myndighederne.

Skibsfarten har i århundreder været et internationalt erhverv. Besætningerne blev forhyret, hvor skibet var på det tidspunkt, hvor behovet opstod. I sejskibstiden kunne man sende besætninger hjemmefra til Hamborg og Antwerpen, men sjældent længere. I andre havne måtte skibsføreren tage, hvad der var at få lokalt. Oftest var der dog tale om skandinaviske søfolk. Senere, i 1960'erne, blev det almindeligt at danskere rejste lang omkring for at påmønstre, men det blev også udbredt at forhyre lokalt mandskab, specielt til skibe i fart på fjernøsten. De blev forhyret på de såkaldte »Hong Kong«-betingelser, det vil sige til en langt dårligere hyre og ringere vilkår end danske søfolk.⁴ En del danske søfarende slog sig i 1960'erne ned i Bangkok, Manila og Japan og udmønstrede derfra, men på danske fagforeningsvilkår. I dag er der kun få tilbage. I 1970'erne var der i perioder over 2.000 udlændinge forhyret i handelsflåden, men tallet faldt faktisk efterhånden som væsentlige dele af coasterflåden begyndte at blive



En rundrejse til fjernøsten kan i dag klares på 8 uger, og dagens containerskibe laster 7-8 gange mere end 1960'ernes traditionelle stykgodsskibe. Overstyrmand Thomas Hvilborg og kaptajn Michelle Gladwin på vej gennem Suez-kanalen marts 2004 på rejse til fjernøsten. (Foto: Henrik L. Hansen, 2004)

Today a round trip to the Far East can be completed in 8 weeks, and today's container ships can carry 7-8 times more cargo than the traditional general cargo ships of the 60's. Thomas Hvilborg, the first mate, and Michelle Gladwin, the captain, on their way through the Suez Canal in March 2004 on a voyage to the Far East. (Photo: Henrik L. Hansen, 2004)

solgt ud i 1980'erne og andre rederier i lokalfart på fjernøsten ophørte.

Forholdene begyndte først for alvor at ændre sig igen, da Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) blev indført i 1988. DIS-loven gav mulighed for at forhyre udlændinge på vilkår, som de danske faglige organisationer ikke havde nogen indflydelse på. Globaliseringen kunne for alvor tage fat, og andelen af udlændinge er siden steget, så de i dag udgør godt 40% af de forhyrede i skibene på langfart.

Forhyringen af udlændinge til danske skibe sker i dag, som det også skete i Danmark for hundrede år siden, hvor lokale *hyrebasser* mod betaling skaffede søfolk. Rederne eller det selskab, som sørger for skibets drift på vegne af rederen (*teknisk management* på nudansk!), bestiller besætningsmedlemmer hos et forhyringsagentur i f.eks. Manila eller et østland, som så skaffer søfarende og sørger for, at de har de nødvendige papirer som f.eks. gyldig lægeundersøgelse og sønæringsbeviser. Drejer det sig om officerer, vil forhyringsagenten ofte stille en eller flere kandidater i forslag. De fleste udenlandske søfarende i danske skibe rekrutteres på Filippinerne, men Polen og De baltiske Lande er også væsentlige besætningsleverandører. Specielt har tankskibsredere hentet besætninger i østlandene, hvor der findes veluddannede søfarende med forhåndskendskab til det specielle arbejde på olie- og kemikalietankskibe. De udenlandske søfarende forhyres for en enkelt udmønstring og er ikke, som en stor del af de danske søfarende, rederiansatte. I praksis kommer udlændinge dog ofte tilbage til samme rederi, men det er noget, som

forhyringsagenten sørger for i samarbejde med rederiet. Korrupsion og vennetjenester er ofte en del af forhyringsprocessen i fjernøsten.

Ikke alle søfarende forhyres enkeltvis. Det har i årtier været almindeligt, specielt på fjernøsten, at forhyre et vedligeholdelsesjak til en konkret rengørings- eller vedligeholdelsesopgave. Nogle gange sejlede de også med på længere rejser.⁵ I den sidste halve snes år er det til de større skibe blevet mere almindeligt at forhyre et vedligeholdessjak, som er mere eller mindre permanent om bord. Et firma, ofte med basis i Bangkok, kan levere et team på oftest 4 mand for at udføre almindelige vedligeholdelsesarbejder som de reducerede driftsbesætninger ikke længere har tid til. De er ikke som de øvrige ombordværende lønnet af rederiet, men af firmaet i hjemlandet. Til forskel fra hovedparten af de øvrige udlændinge er det således ikke Danmarks Rederiforening, der forhandler løn- og arbejdsvilkår for denne gruppe.

Risici til søs

Risikoen for at omkomme til søs er faldet drastisk de seneste generationer men er fortsat langt større end i land. Siden 1970 er mindst 417 søfarende omkommet under udførelsen af deres erhverv om bord i danske handelsskibe, og de sidste 10 år er knap 100 mennesker omkommet. Sammenlignet med andre erhverv er risikoen for at omkomme til søs omkring 20 gange højere end gennemsnittet i land. Dette dækker selvfølgelig over store forskelle i risikoen i forskellige erhverv i land, hvor brancher som landbrug og bygningsindustri

traditionelt er farlige erhverv uden dog at nå op i nærheden af risikoen inden for søfart. Kun fiskeriet er mere risikofyldt. Inden for søfarterhvervet er risikoen også skæv. Coasterne og andre mindre skibe er farlige arbejdspladser, hvorimod de store skibe generelt er mere sikre, både med hensyn til risiko for forlis og risikoen for arbejdsulykker.

Årsagerne til dødsulykkerne kan groft opdeles i 3 grupper, nemlig som følge af forlis og andre søulykker, egentlige arbejdsulykker og en gruppe af andre ulykker, som sker blandt påmønstrede, men i fritiden om bord. Cirka 40% er omkommet ved forlis, et tilsvarende tal er omkommet ved egentlige arbejdsulykker og resten ved andre ulykker.

Havari og forlis

Selv om handelsskibe er blevet langt mere sikre end fortidens skibe, er havari og forlis langt fra nogen sjældenhed. Siden 1970 og frem til 2003 er 153 søfarende omkommet ved skibforlis eller anden alvorlig søulykke, hyppigst brand. På trods af forbedret sikkerhed og bedre redningsmidler har der også i de senere år været mange alvorlige forlis med mange omkomne (Tabel 1). Langt hovedparten af alle forlis siden 1970 har ramt mindre skibe under 1.600 brt. Faktisk er der siden 1970 kun forlist tre store skibe, nemlig bulkcarrieren HEERING KIRSE, som forliste i Stillehavet i 1971, MAGNUS JENSEN ved Grønland i 1981 og ro-ro skibet MERCANDIAN ATLANTIC II som kæntrede og sank i Atlanterhavet i 1990.⁶ For den enkelte søfarende er risikoen for at komme ud for et havari eller egentlig forlis, hvor besætningen må forla-

de skibet, ikke helt ubetydelig. Siden 1990 er 25 skibe forlist, og ved 11 andre havarier måtte dele eller hele besætningen forlade skibet, og 200 søfarende har været direkte involveret. Blandt disse omkom de 51. Langt det alvorligste forlis i mange årtier skete i oktober 2003, hvor forsynings-skibet STEVNS POWER blev trukket ned under ankerhåndtering ud for Afrika, og alle 11 ombordværende omkom.

Sikkerheden til søs er blandt andet reguleret af de internationale såkaldte SOLAS-regler som FN-organisationen International Maritime Organisation (IMO) står bag. I 1986 trådte nye regler om lukkede redningsbåde i kraft, og i 1991 kom der krav om et vis antal rednings- eller beskyttelsesdragter om bord. Disse nye forbedringer sikrer dog langt fra mod alle risici. De mindre handelsskibe er sårbare fartøjer, som for de flestes vedkommende f.eks. ikke kan flyde, hvis der kommer en læk ind til lastrummet. Mange er omkommet ved, at de på forlistidspunktet var inde i skibet, eller under evakueringen er endt i vandet, hvor sandsynligheden for at overleve er ringe, bl.a. fordi vejrforholdene ofte er ekstreme. Selv de bedste redningsmidler hjælper ikke noget i en sådan situation.

Arbejdsulykker

Søfarten blev, som en af de første brancher, i 1905 pålagt af regeringen at lave en ulykkesforsikring for de søfarende. Risikoen var stor, selv om den allerede på det tidspunkt var faldet væsentlig, efter at en stor del af sejlskibsflåden var blevet erstattet af dampskibe og senere motorskibe. På trods af væsentlige tekniske forbedringer om

bord er arbejdsulykker fortsat et alvorligt problem.⁷ Specielt forekommer der, i forhold til andre erhverv, mange dødsulykker også i forbindelse med arbejdet. Siden 1990 er 46 søfarende omkommet som følge af arbejdsulykker, og til forskel fra søulykker rammer arbejdsulykkerne brede del af søfarten og ikke kun de mindre skibe. Selv på de store og moderne containerskibe sker der alvorlige ulykker. Redningsøvelser, arbejde med trosser, lastning og losning samt specialarbejde så som kabelarbejde og arbejde på entreprenørfartøjer og sandpumpere er blandt årsagerne.

I det seneste årti har et af redskaberne til at få gjort noget ved arbejdsulykkesproblemet været et krav om udarbejdelse af arbejdspladsvurderinger (APV) for alle væsentlige arbejdsfunktioner om bord. APV'er bruges også på land og er egentlig kommet på dagsordenen via et EU-direktiv. EU er også den direkte årsag til, at der i danske skibe er et krav om, at der ved arbejde i master og lignende skal være etableret en permanent faldsikringsanordning for at kunne forhindre nedstyrtning. Internationalt er der også blevet taget initiativer til bedre sikring af arbejdssikkerhed og skibssikkerhed. I sidste halvdel af 1990'erne blev den såkaldte ISM-kode (International Safety Management) gradvis indført på alle skibstyper. Den er udarbejdet af IMO og gælder i alle lande. Det er et detaljeret regelsæt, som har til formål at sikre sikker skibsdrift blandt andet for at undgå forureningskatastrofer, men medtager også forhold af betydning for den enkeltes sikkerhed. De forskellige initiativer har dog indtil nu ikke vist den helt sto-

re effekt. Når der tages hensyn til, at en række færgefarter blev indstillet efter færdigførelsen af bl.a. Storebæltsbroen, og at mange af de risikofyldte coastere er forsvundet, er der ikke sket det helt store med ulykkesstatistikken – der er reelt ikke sket noget fald i ulykkeshyppigheden.

Der er således noget, der tyder på, at midlerne til reduktion af arbejdsulykkerne ikke er de rigtige eller i hvert tilfælde utilstrækkelige. Faldsikringskravene, som har kostet ikke ubetydelige omkostninger, er i hvert tilfælde et eksempel på, at man ikke på forhånd har gjort sig tilstrækkelige grundige overvejelser om, hvorvidt man overhovedet havde et problem. Der findes kun meget få eksempler på alvorlige nedstyrtningssulykker både før og efter reglerne blev indført. APV'ernes største problem er nok, at papiret er taknemmeligt. Omhyggeligt nedskrevne procedurer for opgaverne om bord skaber ikke i sig selv en sikkerhedskultur. Muligvis er der noget at lære fra filippinske søfarende. De har en væsentlig lavere ulykkesrisiko end danske. Noget af det skyldes underrapportering men noget tyder på, at de faktisk har en anden adfærd.

I de sidste godt 10 år er antallet af arbejdsulykker blevet en konkurrenceparameter, idet de i visse sektorer, specielt skibe i offshore sektoren, skal kunne fremvise deres ulykkesstatistik. Måleenheden er »lost time accidents« (LTA) – eller ulykker, som har medført fravær ud over et døgn. At blive målt på antallet af ulykker har naturligvis også betydet, at der af og til udvises en vis kreativitet for at undgå, at en ulykke registreres som en LTA – måske specielt, fordi



Flydedokken er tom, og coasterne oplagt uden udsigt til at komme i fart igen under dansk flag. Mange arbejdspladser og et stykke kulturhistorie er ved at forsvinde. Marstal, sommeren 2004.
(Foto: Henrik L. Hansen, 2004)

*The floating dock is empty and the coasters are laid up with no prospect of sailing out under a Danish flag again. Many jobs and a piece of cultural history are disappearing. Marstal, summer 2004.
(Photo: Henrik L. Hansen, 2004)*

der også er eksempler på, at skibsførerens årlige bonus fra rederiet afhænger af antallet af LTA'ere om bord.

Udsættelse for farlige stoffer og andre forhold, som kan give varige helbredsproblemer

Transport af farligt gods foregår ofte med skibe. Det betyder, at søfarende specielt i tankskibe regelmæssigt udsættes for sundhedsskadelige kemikalier. Specielle arbejdsopgaver som f.eks. tankrensning kan være specielt problematisk, men nye må-

linger i tankskibes beboelsesområder har vist, at der også der kan være koncentrationer af sundhedsskadelige stoffer i langt større mængder, end det accepteres i boliger i land. I nyere skibe er forholdene blevet forbedret, men langt fra løst. Ved lastning af tankene vil overskudsluften komme ud af ventiler på dækket. Denne vil indeholde store mængder kemikalier. Det er teknisk set muligt at fortætte og genanvende kemikalierne, men det gøres stort set ikke i praksis.

Skibsarbejdet kan også medføre udsættelse for forskellige kemikalier og opløsningsmidler, som kan være helbredsskadelige. Dette område har haft megen opmærksomhed de sidste 10 år, og skibene er f.eks. blevet pålagt at lave specielle rum med ventilation til opbevaring af maling og sørge for, at der er de nødvendige oplysninger om de produkter, der arbejdes med (arbejdspladsbrugsanvisninger), så den enkelte om nødvendigt kan beskytte sig mod risici. Der er på det seneste også kommet krav om at skulle udarbejde arbejdspladsvurderinger for arbejde med farlige stoffer samt arbejdet på at erstatte sundhedsskadelige produkter med mindre skadelige. Den reelle risiko for at blive udsat for helbredsskadelige kemikalier er blevet væsentlig nedsat for hovedparten af de søfarende. De udenlandske søfarende har ikke altid den samme uddannelsesmæssige baggrund som danskere, og da der reelt også ofte er sprogproblemer kan det være vanskeligt at sikre denne gruppes arbejdsmiljø.

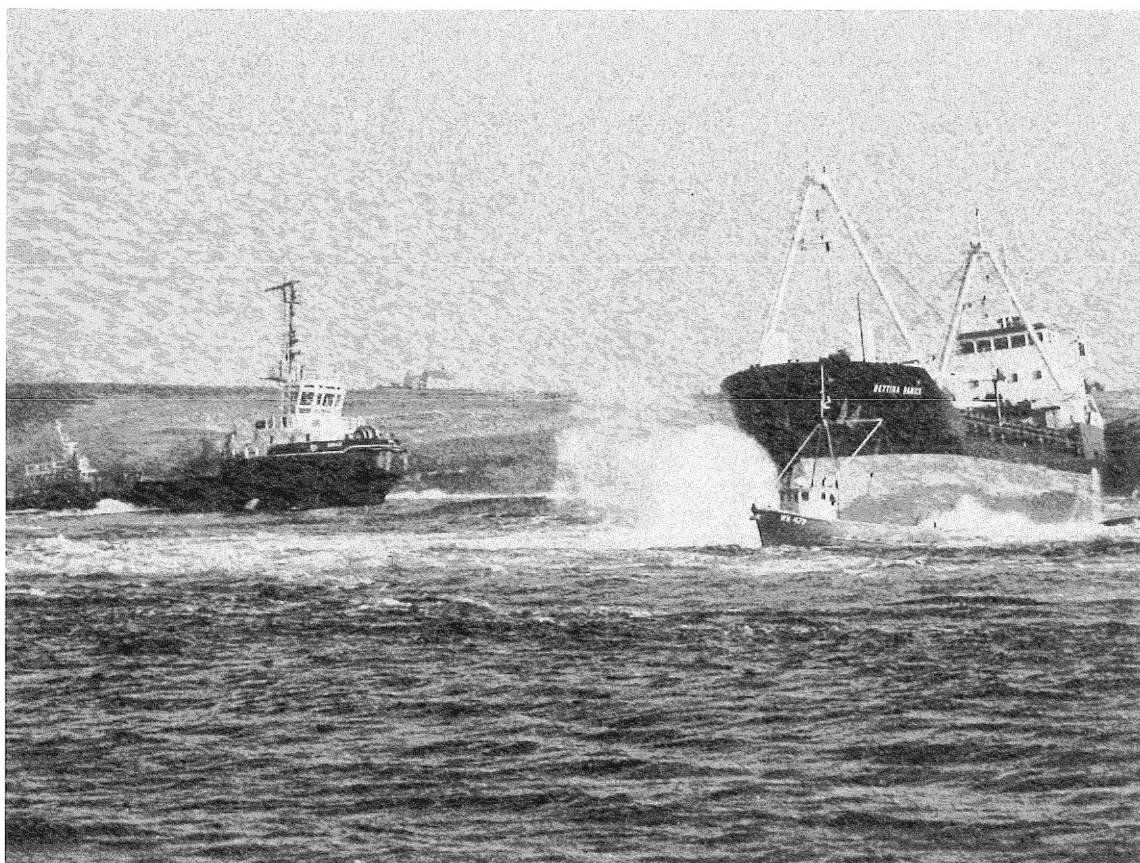
På vogn- og trailerdæk vil der ofte være høje koncentrationer af udstødsgasser, hvor specielt dieselmotorernes udstødning

er problematisk på grund af et højt partikelindhold. Det er veldokumenteret, at dieselpartikler udgør et alvorligt sundhedsproblem, ikke kun på skibe, men i høj grad også i forurenede byer. Maskinrum kan indeholde olietåger, men videnskabelige undersøgelser har vist, at der ikke forekommer kemiske forbindelser i et omfang, som giver alvorlig bekymring for, at der skulle opstå sundhedsskader. Derimod kan maskinbesætningen blive udsat for store mængder sundhedsskadelige stoffer ved arbejde med brugt olie, idet de skadelige stoffer let kan optages gennem huden.

Indtil begyndelsen af 1970'erne var det almindeligt at brandsikre skibe med asbest. Det giver en meget effektiv brandsikring, men asbestfibre er kræftfremkaldende. Problemet er velkendt på f.eks. eternitfabrikken i Ålborg og blandt skibsværftsarbejdere. Også søfarende havde tidligere en overhyppighed af den specielle og altid dødelige lungehindekræft, som asbestfibre forårsager. Efter at asbest nu har været forbudt i alle nye skibe i næsten 30 år, ser vi resultatet. De seneste opgørelser af kræft blandt danske søfarende har vist, at der i de seneste år ikke har været en overhyppighed af den asbest-forbundne lungehindekræft. Målet med forebyggelsen synes nu at have vist sin virkning.

Arbejdsmiljøet kom til søs

En marineordbog skal ikke være mange årtier gammel for at ordet arbejdsmiljø ikke er med. Dermed ikke sagt, at begrebet ikke har eksisteret til søs, da det på mange måder er gammel vin på nye flasker. Meget af det, som arbejdsmiljøarbejdet i dag står



Coasteren BETTINA DANICA står »high and dry« på klipperne på Stroma Island i Pentland Firth den 13. februar 1993. Skibet måtte opgives og er derfor med på den lange liste over forlis af mindre handelsskibe. Besætningen på 6 kommer alle sikkert i land dagen efter ved hjælp af en helikopter. (Foto: Bent Mikkelsen)

The coaster BETTINA DANICA standing »high and dry« on the cliffs on Stroma Island in Pentland Firth on 13th February 1993. The ship had to be given up as lost and is therefore on the long list of wrecked smaller merchant ships. The crew of six were all brought safely ashore by helicopter the next day. (Photo: Bent Mikkelsen)

for, kaldes af mange søfarende for en ny betegnelse for godt sømandsskab, som man hele tiden har kendt det. Arbejdsmiljø kom for alvor ind i sproget i 1970'erne, da vi i 1977 fik den første Arbejdsmiljølov

gældende for landerhverv. Arbejdsmiljøloven var en samling af forskellig arbejderbeskyttelseslovgivning, som nu klart definerede arbejdstagernes ret til et sundt arbejdsmiljø. Det har været foreslået at indføre

arbejdsmiljøloven til søs, men det synes hurtigt at være blevet klart, at området dels var dækket af anden lovgivning og samtidig var så specielt, at den ikke direkte kunne bruges i skibe.

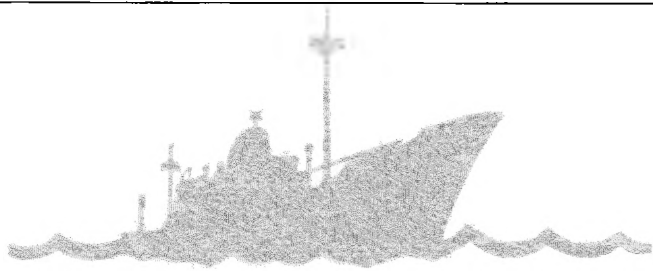
Forskellige initiativer på mere eller mindre privat basis har tidens løb skullet medvirke til forbedring af sundheds- og arbejdsforholdene til søs. Dansk Røde Kors var i 1949 udgiver af en omfangsrig lægebog for søfarende. *Søfartens Hygiejnekomiteé* blev oprettet i 1946 og var en blanding af offentlig initiativ og filantropi. Målet var at forbedre søfarendes helbredsforhold ved at udarbejde pjecer og udsende foredrag om forskellige emner som f.eks. malariaforebyggelse, almen hygiejne og tuberkulose. Fraset nogle få initiativer vedrørende drikkevand var komiteens arbejde rettet mod den enkelte søfarende og hans eget ansvar for sit helbred. Komiteen blev i 1960 afløst af *Søfartens Sundhedsråd*, som eksisterede frem til 1980.

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg var et nyt initiativ, der, som navnet siger, havde til formål at sikre arbejdsmiljøet til søs. Det blev oprettet i 1961. Udvalget gennemførte blandt andet en række annoncekampanjer med henblik på at bekæmpe søulykker og arbejdsulykker. De blev bragt i de faglige organisationers tidsskrifter, f.eks. i *Sømændenes* blad »Ny Tid«,⁸ men også i bladet »Position« med en noget bredere læserskare. Udvalget orienterede også om nye regler for sikkerheden om bord,⁹ men igangsatte ikke større egentlige arbejdsmiljøinitiativer. Ligesom *Søfartens Hygiejnekomiteé* var indsatsen rettet mod den enkel-

te søfarende og ikke så meget mod, hvad der kunne ligge af mere grundlæggende problemer i arbejdets tilrettelæggelse.

Søfartslovgivningen blev hen ad vejen forøgt tilpasset udviklingen i land. I 1972 blev der i land indført regler om oprettelse af sikkerhedsorganisationer og sikkerhedsrepræsentanter på alle virksomheder af en vis størrelse. Tre år efter, den 1. februar 1975, trådte der tilsvarende i kraft om bord i skibene. Reglerne afspejlede dog allerede fra starten til dels fortidens store besætninger, idet reglerne kun gjaldt i skibe med mere end 10 menige. Det betød, at hele den mindre del af handelsflåden, herunder hele den store coasterflåde og de lidt større skibe helt op til 1.600 brt. med masser af arbejdsmiljøproblemer, ikke var omfattet. I 1973 kom der i land et krav om anmeldelse af arbejdsulykker til Arbejdstilsynet. Tilsvarende regler til søs trådte i kraft 15 år senere – i 1988. I 1975 kom der regler om støj i skibe.¹⁰

I slutningen af 1970'erne var der i specielt den mere venstreorienterede del af samfundet tiltagende fokus på arbejdsvilkår, og der opstod i universitetsbyerne nogle grupper, som blev kaldt *Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere*. En af disse grupper blev kaldt *Sømændsgruppen* og havde tætte relationer til Tidens Højskole, som var blevet oprettet af *Sømændenes Forbund* og havde stærke politiske overtoner. Gruppen valgte at se nærmere på søfarendes arbejdsforhold og udgav flere rapporter om arbejds- og levevilkår til søs.^{11, 12} Den ene af rapporterne belyste ganske grundigt og seriøst ulykkesproblematikken og argumenterede for, at der var behov for



Pas på åbne luger!

Mange ulykker i danske skibe skyldes fald gennem åbne luger.

Under arbejdet med rengøring af mellemdækket gik en matros baglæns med en spuleslange og styrtede derved ned gennem en trimluge, som han selv kort forinden havde åbnet.

Matrosen slap med lårbensbrud, men det kunne være gået værre!

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg forsøgte gennem 1970'erne at gøre noget ved de mange alvorlige arbejdsulykker bl.a. ved kampagner i fagblade. Annoncerne fokuserede på, hvad den enkelte selv kunne gøre for at forhindre ulykker og i mindre grad på de organisatoriske og indretningsmæssige forhold om bord.

Throughout the 1970's the Committee for the Protection of Workers in the Shipping Industry tried to do something about the many serious industrial accidents, amongst other things by means of advertising campaigns in shipping magazines. The advertisements focussed mainly on what the individual sailor could do to prevent accidents, and to a lesser degree on how the work on board was arranged and organised.

en ekstra indsats inden for søfartsområdet. Der var en del omtale specielt i den mere sensationsprægede del af nyhedsmedierne, men reelt medførte det ikke væsentlige nye initiativer.

I 1986 påbegyndte en gruppe læger under uddannelse til speciallæger i arbejdsmedicin et projekt som havde til formål at belyse risikoen for dødsulykker i søfartserhvervene.¹³ Resultatet var ikke meget forskelligt fra, hvad *Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere* var kommet frem til nogle år tidligere, men den nye undersøgelse formåede at vække langt større mediebevågenhed og hurtigt var forskellige politiske initiativer i gang. Til forskel fra i 1979 vakte den nye rapport de mere seriøse mediers bevågenhed. I maj 1987 vedtog Folketinget en dagsorden, som pålagde regeringen at gøre noget ved problemet, og søfartsmyndighederne begyndte at tage forskellige initiativer. Det medførte bl.a., at der i slutningen af 1989 trådte en bekendtgørelse om sikkerhedsarbejde i skibe i kraft, og 1. februar 1988 blev det lovbefalet at anmelde arbejdsulykker om bord i skibe. Også andre kredse med en baggrund inden for arbejdsmedicin tog en række initiativer, som havde væsentlig betydning for udviklingen.¹⁴ Vejen var efterhånden banet for etablering af arbejdsmiljøkompetence i den nyoprettede Søfartsstyrelse og oprettelse af Søfartsmedicinsk Institut i 1992 og Søfartens Arbejdsmiljøråd i slutningen af 1993. Søfarten havde nu i princippet opnået samme rammer, som gjaldt i land.

Fagforeningerne, rederne og arbejdsmiljøet
Den nye Arbejdsmiljølov fra 1977 var som

nævnt ikke gældende for søfarten. De fleste anså det for logisk, at søfarten blev reguleret af særlig lovgivning, da søfart på de fleste områder adskilte sig fra virksomheder i land. På den anden side var presset for at få søfarten med på udviklingen begrænset. Den legendariske leder af Sømændenes Forbund, Preben Møller Hansen, havde større mål end at forbedre arbejdsmiljøet for sine medlemmer. Det var kampen mod kapitalismen, E.F., udlændinge i skibene, apartheid i Sydafrika, Socialdemokratiet og forbedring af lønforhold, der fyldte lederne i fagforeningsbladet »Ny Tid«. Ikke en eneste gang i årene 1970-82 brugte Preben Møller Hansen i sine mange ledere så meget som en linje på arbejdsmiljø.¹⁵ Enkelte gange har medlemmer af Sømændenes forbund fremsat forslag om, at søfarten skulle være omfattet af arbejdsmiljøloven og generalforsamlingen i Sømændenes forbund i 1976 pålagde ledelsen at arbejde for, at der blev lavet regler for at sikre, at malingsarbejde blev mere sikkert.¹⁶ Preben Møller Hansen var gentagne gange også inde på problemstillingen om sikkerhed til søs. Løsningsforslagene på problemet med redernes »flydende ligkister« gik aldrig i detaljer; det egentlige problem var »rederekajerne« i Statens Skibstilsyn, som konstant gav efter for redernes krav om reduktion i besætningerne. Om det havde så meget at gøre med de dårlige ulykkesstatistikker, som faktisk gjorde sig gældende i 1970'erne, kan diskuteres, men korrekt er det, at besætningsstørrelserne faldt i de år. I de små coastere under 300 BRT var der specielle problemer med dæksbesætninger bestående udelukkende af unge ubefarne

matroser, hvilket formodentlig har haft betydning ved en række forlis.¹⁷

Medlemmerne af Sømændenes Forbund, som måske havde problemerne lidt tættere inde på livet end forbundsledelsen, bragte af og til forskellige arbejdsmiljøproblemer frem i dagens lys via »Ny Tid«.¹⁸ Der var faktisk nogle, der med rette gjorde sig nogle overvejelser over, hvad man blev udsat for om bord af kemikalier og andre arbejdsforhold, som kunne udgøre en risiko. Nogle menige medlemmer deltog også i arbejdet i det ovenfor nævnte *Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere*, men ledelsen involverede sig ikke i større omfang.

Heller ikke rederne brugte i 1970'erne mange ressourcer på arbejdsmiljø. Da der i 1975 blev indført bestemmelser om sikkerhedsrepræsentanter og sikkerhedsudvalg i danske skibe, var det ikke med Danmarks Rederiforenings opbakning, som mente, at ordningen ville »forflygtige den lovfæstede og indarbejdede ansvarsfordeling i skibene«.¹⁹ Det blev ikke set som et redskab til forbedret sikkerhed og dermed som en mulighed for mere sikker skibsdrift og dermed indtjening. Da Lov om skibes sikkerhed blev vedtaget i februar 1980, var det politikernes ønske bl.a. at bringe lovgivningen til søs i overensstemmelse med Arbejdsmiljøloven i land. Rederiforeningen fandt ikke noget behov for yderligere regulering af arbejdsmiljøet og mente, at det ville være »en omkostningsbelastning i en tid, hvor erhvervet har brug for det modsatte«.²⁰ Senere, i 1990'erne, var tilgangen blevet noget mere positiv,²¹ idet der nu var tilslutning til, at »søfarende i videst mulig udstrækning skal sikres et

arbejdsmiljø, der svarer til det, der gælder for en arbejdstager i land«.

Det manglende økonomiske incitament til at gøre noget ved et centralt arbejdsmiljøproblem som f.eks. arbejdsulykker og arbejdsbetingede lidelser var - og er - langt hen ad vejen en bivirkning ved velfærds-samfundet, hvor samfundet påtager sig hovedparten af de økonomiske forpligtigelser, som opstår i kølvandet på de alvorligste arbejdsulykker og de arbejdsbetingede lidelser. Nok skal rederne betale ulykkesforsikringspræmie og sygedagpenge i en kortere periode, men de helt store udgifter kommer, når det sociale system skal til at træde til. Der findes eksempler på ganske unge søfolk, som er blevet fuldstændigt invalideret efter alvorlige ulykker. Samfundet vil skulle betale førtidspension i årtier, læge- og hospitalsudgifter, kørestol og andre hjælpemidler, hjemmehjælp og alt muligt andet. De samlede omkostninger for samfundet kan hurtigt blive langt større end for forsikringsselskabet. Det danske sociale system er med til at sikre den enkelte i tilfælde af alvorlig ulykke, men betyder også, at arbejdsgivernes økonomiske motivation for at sikre arbejdsmiljøet ikke er særligt høj, da samfundet er den reelle økonomiske bagstopper. Dette gælder dog ikke for de udenlandske søfarende, som ofte kommer fra lande med ringe eller slet ingen social sikring.

Inden for søsikkerhedsområdet har skibredernes opbakning til forbedret sikkerhed for besætning og skibe været mere helhjertet. Rederiforeningen deltog f.eks. i udarbejdelse af nye regler vedrørende brandsikring i skibe i midten af 1970'erne, selv om

man dog mente, at nogle af reglerne var for vidtgående.²² Dette arbejde ser ud til nu at have været til stor gavn. I 1970'erne var apteringsbrande og maskinrumsbrande relativt hyppige og mindst 13 søfarende i danske skibe omkom. I 1980'erne var tallet faldet til et par stykker, og siden 1990 er der ikke omkommet nogen som følge af brande i handelsskibe.

Arbejdsmiljøarbejdet til søs i dag

Søfartsstyrelsen er i dag den myndighed, der er ansvarlig for reguleringen og tilsynet med arbejdsmiljøet om bord i skibe. Fra at være et vedhæng til alle de andre krav, der stilles til skibe, er strategien i de senere år at integrere arbejdsmiljø i alle sammenhænge af skibsdriften. Søfartsstyrelsen har udarbejdet omfangsrige regler inden for området og stillet en række krav til såvel eksisterende som nye skibe. Kravene til danske skibe er formodentlig de mest vidtgående i verden. For specielt de mindste skibe har omkostningerne været af betydning om end andre forhold har været af større betydning for den dårlige økonomi for specielt coasterne.

Søfartens bedriftssundhedstjeneste, eller mere officielt, Søfartens Arbejdsmiljøråd, har nu været i gang i godt 10 år og har på mange måder sat sit præg på udviklingen. Det grundlæggende formål med arbejdet er at bidrage til indarbejdelsen af arbejdsmiljøregler i det daglige liv om bord i skibene. Initiativerne har været mange og rettet mod mange forskellige områder lige fra forebyggelse af HIV til mere traditionelle områder som forslag til bekæmpelse af konkrete problemer så som støjbekæmpelse i skibe og

udsættelse for farlige stoffer. Arbejdsmiljørådet har derimod kun i meget begrænset omfang beskæftiget sig med rådgivning af enkeltpersoner. Blandt væsentlige indsatsområder kan følgende nævnes:

1. Udarbejdelse af konkrete forslag til løsning af arbejdsmiljøproblemer, både i tilfælde, hvor rederiet selv er blevet opmærksom på det, og situationer, hvor Søfartsstyrelsen har stillet krav. Det kan dreje sig om alt fra indeklima til arbejdspladsindretninger og personlige værnemidler.
2. Udarbejdelse af branchevejledninger, det vil sige mere generelle vejledninger udarbejdet i samarbejde med redere og arbejdstagerorganisationer om, hvad der er god praksis for udførelse af arbejdsopgaver, som ikke på anden måde er reguleret. Disse vejledninger har også kunnet indgå i de krav rederierne har fået stillet som led i indførelsen af ISM-koden.
3. Gennemførelse af forskellige former for uddannelse, herunder de obligatoriske arbejdsmiljøkurser for visse søfarende, de såkaldte §16 kurser.
4. Kemikaliesanering. Der er systematisk blevet arbejdet med at kunne rådgive om anvendelse af de mest sikre kemikalier om bord samtidig med, at antallet af forskellige kemikalier om bord reduceres.
5. Krisehjælp. Der er i dag mulighed for at udsende psykologer og andre eksperter til skibe, hvor der er et akut behov efter f.eks. alvorlige ulykker.
6. I de seneste år er *sundhedsfremme* kommet på dagsordenen. Rygning, overvægt

og andre risikofaktorer for sygdom og for tidlig død er ikke længere kun en privat sag, og der er udarbejdet en række tilbud, som den enkelte og rederierne kan bruge.

Indtil videre er det obligatorisk for rederne at være tilmeldt Søfartens Arbejdsmiljøråd – men ikke nødvendigvis at udnytte muligheden for rådgivning.

Arbejdsmiljøarbejde til søs har på mange måder været vanskeligt at gennemføre. Der er ikke den store tradition eller interesse blandt alle søfolk, og nogle har opfattet det som endnu et bureaukratisk tiltag, som blot kræver ekstraarbejde ud over alt det andet, som de seneste årtiers mange nye regler har medført. De, som reglerne egentlig skulle sikre, har ikke altid været enige i, hvordan tingene skulle gribes an. De udenlandske søfarende har sjældent en uddannelsesmæssig baggrund inden for arbejdsmiljøområdet, og langt fra alle har været på arbejdsmiljøkurser. Den skandinaviske tradition med f.eks. sikkerhedsudvalg kan være vanskelig at gennemføre i praksis, når søfarende fra andre kulturer er med ved bordet. Der er ofte ingen tradition for at komme frem med problemer, og man er vant til en streng hierarkisk struktur. De sproglige problemer er også af betydning. På trods af, at alle om bord skal kunne forstå et fælles arbejdsprog, som oftest engelsk, vil man tit opleve, at de reelle sproglige færdigheder er meget begrænsede.

Heller ikke i de senere år har hverken de faglige organisationer eller rederne prøvet at sætte dagsordenen for, hvorledes arbejdsmiljøproblemerne til søs skulle hånd-

teres. Det har ikke stået højt på prioriteringslisten. Hyrens størrelse og de øvrige arbejdsvilkår har været vigtigere. I praksis har det været Søfartsstyrelsen og Søfartens Arbejds miljøråd som har taget langt hovedparten af initiativerne. Den store gruppe af udenlandske søfarende har reelt ikke de store muligheder for at påvirke udviklingen da det kun er de danske organisationer, der har direkte indflydelse på arbejdsmiljøarbejdet. Langt hen ad vejen har forbedringer af arbejdsmiljøet således været drevet frem af søfartsmyndighederne og andre, som ikke selv var en del af erhvervet. Ikke alle synes, at det er lige vigtigt.

Søfarendes levevilkår og sygdomme

Da diskussionen om arbejds- og levevilkår kom op igen midt i 1980'erne var argumenterne for en øget indsats inden for søfartserhvervet, som ovenfor nævnt, dels de alt for hyppige ulykker, men også at en ny opgørelse fra Danmark Statistik viste, at søfarende havde en langt større dødelighed end andre erhvervsaktive.²³ Spørgsmålet om den stærkt forøgede dødelighed blandt søfarende er senere blevet studeret nærmere.²⁴ Og svaret er klart; søfarende har, set som gruppe, en stærkt forhøjet dødelighed. Også de seneste opdaterede analyser viser samme billede. Nyere analyser viser også, at søfarende oftere kommer på sygehus end andre tydende på, at helbredet generelt er dårligt. Undersøgelserne har dog også klart vist, at søfarende er en broget gruppe. Enkelte grupper, som f.eks. officerer i større skibe, klarer sig lige så godt eller bedre end gennemsnittet i land, hvorimod menige søfarende trækker



Filippinsk skibsassistent er i gang med at efterspænde surringer, efter at skibet har været et par dage i søen. På de store skibe med flere tusinde containere på dækket er det et større og samtidigt belastende arbejde på grund af ubekvemme arbejdsstillinger og mange vrid.
(Foto: Henrik L. Hansen, 2004)

A Philippine sailor tightening the lashings after the ship has been at sea for a couple of days. On the large ships with several thousand containers on deck it is a bigger and more strenuous job because of the uncomfortable working position and the many twists and turns.

(Photo: Henrik L. Hansen, 2004)

gennemsnittet voldsomt ned. Det er dog vigtigt at holde fast i, at det, at en gruppe i gennemsnit har et dårligt helbred, ikke betyder, at alle søfarende har et dårligt helbred.

Forklaringerne på det dårlige helbred og den høje dødelighed er mange. Samlet udgør dødsulykker en væsentlig del af overdødeligheden. Det er dog langt fra dødsulykkerne til søs, som udgør hovedparten. Så på trods af, at der i forhold til andre erhverv er mange dødsulykker til søs, er det ikke det, der for alvor tæller, når gruppens samlede overdødelighed gøres op. Det er ulykker i land af enhver art, herunder en betragtelig overdødelig som følge af trafikulykker. Søfarende kommer også en del hyppigere på sygehuset som følge af skader end gennemsnittet af andre erhvervsgrupper, men også her er en søfarende ikke en søfarende; officerer i de store skibe kommer mindre hyppigt på hospitalet som følge af ulykker end menige og officerer i coastere. Heller ikke disse ulykker er domineret af arbejdsulykker, selv om disse selvfølgelig også i en del tilfælde medfører hospitalsindlæggelse. Selvmord forekommer også med en overhyppighed. Det er efterhånden sjældent, at de sker om bord.

Søfarende er i højere grad end gennemsnittet i andre erhverv belastet af sygdomme og dødsfald, som er tæt forbundet med livsstil. Tobak, overvægt og manglende fysisk aktivitet er forhold af afgørende betydning. Søfarende adskiller sig på det punkt ikke fra resten af befolkningen – der er bare lidt mere af det hele. Det viser sig i form af en øget kræftforekomst, specielt lungekræft, hjertesygdomme og kredsløbs-

problemer. Emnerne er nu så småt ved at komme på dagsordenen også til søs, men er et eksempel på, at søfarten er bagud i forhold til udviklingen i land. Der er fortsat en del i søfartserhvervet, herunder nogle af de faglige organisationer, som mener, at sundhedsfremme ikke hører til på dagsordenen – det må være den enkeltes sag. Enkelte rederier har på eget initiativ valgt at tage emnet op. Sundhedsfremme handler også om økonomi – endda big business. Rygere og overvægtige vil med langt større sandsynlighed blive syge og dø tidligere og på en række forskellige måder være en meget væsentlig omkostningsbelastning og tab af store menneskelige ressourcer. Arbejds miljøet til søs kan kun forklare meget begrænsede dele af sundhedsproblemerne.

Tidligere tiders svøber for søfarende i international fart så som malaria og andre tropesygdomme hører ikke helt fortiden til. Der har også været dødsfald blandt søfarende som følge af malaria i de seneste år. Uden undtagelse er smitten sket på Vestafrika, hvor malariamyggen fortsat trives også i havneområder. Der er et fortsat behov for opmærksomhed på denne farlige sygdom blandt søfarende og andre involveret i behandling af søfarende, som har været i malariaområder. Ud over malaria er der meget få andre tropesygdomme, som udgør en reel trussel for søfarende i dag. Nye sygdomme som SARS og fugleinfluenza er dukket op i de seneste år. De har ikke ramt nogen danske søfarende, men på anden vis i høj grad påvirket skibsdriften.

Tuberkulose forekommer i dag sjældent om bord i skibene. De fleste søfarende og

forhenværende søfarende, som pådrager sig tuberkulose bliver smittet i de ret få belastede sociale miljøer i Danmark, hvor der jævnlige forekommer tuberkulose. Forhiringen af udenlandske søfarende fra lande med høj forekomst af tuberkulose har i enkelte tilfælde medført smitte af danske søfarende. De udenlandske søfarende bliver normalt undersøgt inden forhiringen, selv om dansk lovgivning faktisk ikke stiller krav om dette. Dette sikrer dog ikke fuldstændig mod, at de udenlandske søfarende under den ofte langvarige udmønstring udvikler smittefarlig tuberkulose.

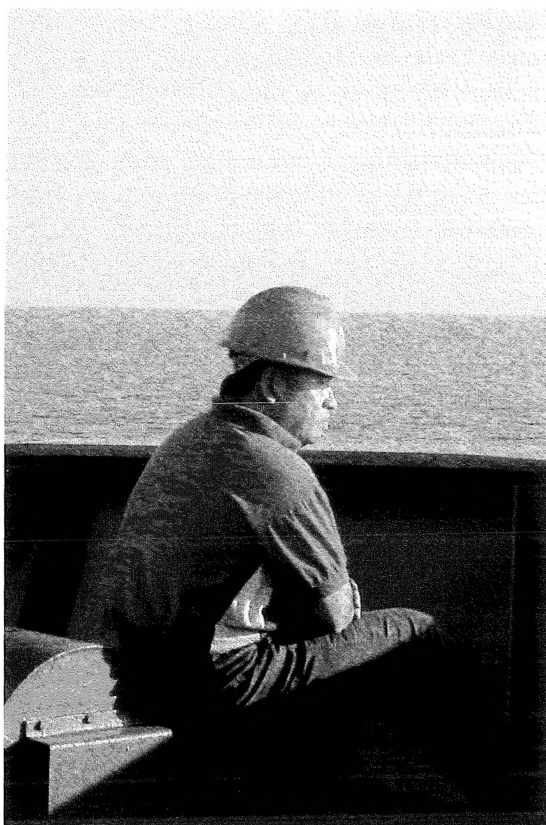
Kønssygdomme forekommer i dag sjældent, men i stedet for er der kommet en ny seksuelt overførbart sygdom, som til gengæld er langt alvorligere end de traditionelle kønssygdomme, nemlig AIDS. En ikke helt ubetydelig gruppe søfarende er blevet smittet heteroseksuelt i Vestafrika, Bangkok og nogle få andre steder. Søfarende er dog ikke unikke i den sammenhæng, da der også er eksempler på en del andre rejsende og udstationerede, som tager væsentlige risici i højrisikoområder.

Den sociale lagdeling – klassesamfundet til søs
Skibssamfundet er traditionelt hierarkisk opbygget med en kaptajn, som ikke kun er den øverste arbejdsleder om bord, men også kan fungere som myndighed og endda i visse situationer også være den dømmende magt. Dette er principielt stadig gældende, men tidligere tiders meget synlige skel mellem skibsfører, officerer og den menige besætning er mere eller mindre forsvundet. Efter at der er kommet en tiltagende andel udlændinge om bord er der

opstået andre skel, som på overfladen måske ikke er så synlige, men som stikker dybt. I henhold til dansk lovgivning skal skibsføreren om bord i et dansk skibe være dansk statsborger, men i de store danske handelsskibe er hele gruppen af seniorofficerer oftest danske om end der er eksempler på, at eneste dansker om bord er skibsføreren. De yngre styrmænd vil kunne være fra Filippinerne, men visse steder er der kommet en ny gruppe mellemledere om bord, nemlig veluddannede indiske styrmænd og maskinmestre.

Den danske matros er i efterhånden størstedelen af udenrigsflåden blevet afløst af filippinske eller polske søfarende. I bunden af hierarkiet findes i mange større skibe, som nævnt ovenfor, vedligeholdelsesteams som hovedsagelig kommer fra Thailand. De opfattes ofte ikke som en del af besætningen, og ofte lever de et arbejdsmæssigt og socialt isoleret liv om bord. Ofte lever team'et i et fælles lukaf, hvor de sover, spiser og laver mad på et enkelt køgeblus uden større social kontakt til skibets øvrige besætning bl.a. på grund af, at deres sprogkundskaber ofte er meget begrænset på trods af kravene om et fælles arbejdsprog om bord. Deres levevilkår er principielt underlagt samme regler som den egentlige besætning, men lovgivningen giver mulighed for at dispensere fra de generelle regler, hvis det drejer sig om midlertidigt ombordværende. I praksis er disse reparatørgæng ofte om bord i meget længere perioder end specielt den danske del driftsbesætningen.

Blandt danske skibsofficerer, og til dels inden for hele skibsfartsområdet opstår der



Filippinsk søfarende om bord i mindre dansk tørlastskib. Reduktionen i besætningsstørrelser og besætninger fra flere vidt forskellige kulturer har medvirket til, at ord som psykisk arbejdsmiljø og isolation er kommet på dagsordenen også til søs. (Foto: Jan L. Høyer)

A Philippine sailor on board a small Danish dry cargo ship. The smaller size of the crew and the fact that the crew comes from many completely different cultures are part of the reason why concepts like occupational mental health and isolation have become relevant at sea too.

(Photo: Jan L. Høyer)

i disse år en ny og formodentlig langt mere skarp opdeling i et A- og et B-hold. A-holdets hovedkerne kommer til at bestå af de nye såkaldte »duale« officerer, som er uddannet som både navigatører og maskinmestre. Den 7-årige uddannelse har fået status som en »professionsbachelorgrad« og er dermed blevet en universitetslignende uddannelse. Der er tale om en målrettet uddannelse, som ikke kun skal give faglige kompetencer, men også med megen vægt på uddannelse i ledelse. Kravene til de studerendes forudsætninger er store. Det er blandt studenter og andre med tilsvarende baggrund, at denne gruppe rekrutteres. De vil hovedsagelig komme til at sejle i de store skibe i international fart, hvor de danske menige formodentlig vil forsvinde fuldstændig i løbet af få år.

B-holdet vil være at finde i det, der bliver tilbage af den mindre skibsfart. Der findes i dag ca. 250 skibe i denne gruppe, som består af coastere, sandpumpere og entreprenørfartøjer af forskellig slags, mindre tankskibe, dele af færgefarten samt slæbebåde og andre mindre fartøjer. Her vil der stadig være mulighed for at arbejde sig op gennem systemet fra ubefaren for efterfølgende at komme på navigationsskole og få en sætteskippereksamen. Denne del af skibsfarten har også visse relationer til fiskeriet og udveksler til dels folk.

For ikke så mange år siden var specielt menige søfarende en lavstatus-beskæftigelse med en lav timeløn i forhold til resten af arbejdsmarkedet. I praksis kunne overtid og andre tillæg dog få resultatet på bundlinien til at være acceptabelt sammenlignet med andre erhvervsgrupper. De tilbage-

værende danske søfarende er for de flestes vedkommende fulgt godt med udviklingen i samfundet. Skibsførere på de store skibe har en hyre, som ikke mange i land kan opnå, men også de menige søfarende i langfarten er fulgt godt med og har i de seneste år fået langt bedre vilkår.

Når sygdom og ulykke rammer – det sociale system til søs

Ud over arbejdsmiljøet er søfarendes sikring i tilfælde af sygdom et af de områder, der også har ændret sig radikalt den sidste halve snes år. Søfarende har længe været forsikret mod udgifter ved sygdom på lige fod med andre borgere, som bor i Danmark. Der, hvor tingene har ændret sig, er, når sygdom indtræder til søs. De sidste 10 år er en stor del af alle navigatører blevet undervist i sygdomsbehandling i et omfang, som langt overstiger tidligere tiders mere beskedne undervisning. Samtidig er medicinkister og lægebogen for søfarende tilpasset undervisningen, og den radiomedicinske rådgivning er blevet udbygget og tilpasset de øvrige dele af behandler-systemet. I virkeligheden er baggrunden for disse initiativer nogle krav i et EU-direktiv, men man har fra dansk side gjort langt mere end de øvrige EU-land i faktisk at få et fungerende sundhedsvæsen til søs. På trods af forbedret uddannelse og gode muligheder for at kommunikere med læger i land kan alt dog ikke altid løses. Der dør af og til stadig søfarende om bord, som i land ville have haft langt bedre chancer.

Udlændinge i danske skibe har også fået glæde af de bedre behandlingsmuligheder i skibene, men løber jævnlige ind i proble-



Arbejde med luger kan være et både besværligt og farligt arbejde. De fleste nyere skibe er indrettet således, at de farligste situationer kan undgås.
(Foto: Søren Bøge Pedersen)

Working with hatches can be a both difficult and dangerous job. Most of the newer ships are arranged in such a way that the most dangerous situations can be avoided.

(Photo: Søren Bøge Pedersen)

mer, når sygdom og ulykke rammer. Bliver en søfarende langvarig syg eller kommer alvorlig til skade betaler Staten i første omgang udgifterne. Trækker det ud, og en dansk søfarende kommer hjem til Danmark, overtager sygehusvæsenet behandlingsudgifterne, og kommunen tager sig af at sørge for, at den søfarende også har noget at leve af. Anderledes forholder det sig for en filippinsk søfarende. Der er ikke nogen sociale myndigheder derhjemme til at betale, og frasat arbejdsulykker holder rederiets og statens forpligtigelser hurtigt op. Drejer det sig om en arbejdsulykke har langt de fleste danske søfarende en faglig organisation til at hjælpe med at skaffe arbejdsskadeerstatning og anden erstatning. I praksis har en filippinsk søfarende særdeles vanskeligt ved på egen hånd at finde vej gennem det danske arbejdsskadesystem.

Skibe som sociale institutioner

At sende unge til søs for at tilføre dem lidt opdragelse og andet godt fra søens verden er ikke en ny idé og har været brugt i århundreder. I 1979 kom det endda så vidt, at en 17-årig ålborgenser fik en betinget dom, som inkluderede en aftale om, at han tog hyre på coasteren HORSIA ført af skibsfører Svend Frederiksen. Skibsfører Svend Frederiksen havde en aftale med de sociale myndigheder om at medtage op til 6 unge mennesker.²⁵ Men da et handelsskib nu engang er en arbejdsplads, som ikke nødvendigvis har de store forudsætninger for at klare de store problemer, som kan være forbundet med at have socialt belastede unge om bord, er det da heller ikke altid

gået lige godt. Dødsfald blandt andet som følge af misbrug af narkotika har ikke været ukendt fænomener. Nogle få mindre coastere i nærfart får dog stadig på denne måde et økonomisk tilskud til driften, som i visse tilfælde er med til, at denne ellers stærkt truede gruppe af skibe kan holde skruen i vandet lidt længere. Sømændenes forbund var fra starten meget imod denne praksis, da man mente, de unge trådte ind i stedet for forbundsmedlemmerne.²⁶

Arbejds miljøet og fremtiden

Sikkerhed og arbejdsmiljø til søs er på mange områder blevet forbedret radikalt den seneste generation og i særdeleshed de sidste 10 år. Risikoen for helbredsskader som følge af udsættelse for skadelige kemikalier og f.eks. asbest er blevet væsentligt mindsket eller helt forsvundet for mange danske søfarende, men udenlandske søfarende i dag ofte vil have de mest risikable funktioner om bord og ikke altid har de fornødne forudsætninger for at sikre sig selv. Bevidstheden om at beskytte sig mod risici, som ikke kan fjernes, f.eks. støj, er blevet væsentlig øget. I tilfælde af sygdom og ulykke er muligheden for at få kvalificeret hjælp nu en helt anden i forhold til tidligere. Andre problemer er dog langt fra løst. Arbejdsulykker udgør stadig et reelt problem, om end der er store forskelle mellem forskellige dele af handelsflåden. Søulykker udgør stadig en betragtelig risiko for søfarende specielt i mindre skibe, selv om der også er sket væsentlige forbedringer på den front. Udsættelse for sundhedsskadelige kemikalier er i nogle dele af skibsfarten fortsat ikke løst tilfredsstillende.

Sygdomme og forhøjet dødelighed som følge af livsstil er et væsentligt problem.

Nye problemstillinger er også dukket op som følge af radikale ændringer af arbejdsforholdene til søs og af samfundet i land. Isolation er kommet i fokus, efter at skibsbesætningerne er blevet reduceret og nu ofte består af flere meget forskellige kulturer. Søfarten har ændret sig fra at være en arbejdsplads, hvor man var i halve og hele år og ind imellem havde fridage, til at være et arbejde man har i korte, men ofte meget intensive perioder med meget arbejde og

konstante og store krav. Ord som psykisk arbejdsmiljø er kommet på dagsordenen. Et andet område i kanten af det traditionelle arbejdsmiljø er søfartens problemer med sygdom opstået som følge af livsstil.

Også fremtiden vil have behov for en fortløbende indsats til at sikre arbejdsmiljøet i skibe, så det udgør en så lille risiko som muligt og i videst muligt omfang svarer til vilkårene i land. Det er en forudsætning ikke kun for at tiltrække nye søfarende, men også for på længere sigt at kunne drive sikker skibsfart.

Tabel 1. Alle forlis samt alvorlige søulykker med omkomne siden 1990.

Årstal	Skib	Type og størrelse	Hændelse	Omkomne
1990	MERCANDIAN ATLANTIC II	Ro-ro skib, 19.689 BT.	Kæntret og forlist i Atlanterhavet som følge af overlastning.	Alle 17 ombordværende reddet i god behold.
1990	JOTUN	Coaster, 299 BRT.	Forlist i dårligt vejr i Østersøen.	4 ud af de 6 ombordværende omkom.
1991	RUTH RIIS	Coaster, 1.167 BT.	Kæntret og forlist ved Filippinerne pga. nedsat stabilitet.	Alle ombordværende reddet efter et kortere ophold i redningsflåden.
1992	CHARM	Coaster, 1.599 BRT	Forlist i Atlanterhavet antagelig på grund af vandindtrængen.	Otte ud af 12 ombordværende omkom.
1992	ERIK BOYE	Coaster, 299 BRT.	Grundstødt ved Island. Efterfølgende kondemneret.	Alle 5 ombordværende bragt i land.
1992	HELENE	Forsynings/proviantbåd, 7,4 BRT.	Forlist i Storebælt efter at dækslasten havde forskubbet sig.	Besætningen på 3 gik i flåden og blev reddet i land.
1993	BETTINA DANICA	Coaster, 1354 BT.	Grundstødt ved Skotland og efterfølgende kondemneret.	Besætningen på 6 reddet med helikopter.
1993	SANO-R	Sand- og ralsuger, 398 BRT.	Strandet på vestkysten og efterfølgende kondemneret.	Besætningen reddet.
1993	DUDI	Slæbehåd, uopmålt.	Under slæbning i Østersøen i dårligt vejr forlist.	Føreren, som var alene om bord, omkom.
1993	MARIA	Coaster, 299 BRT	Kæntret ud for Holland efter at lasten havde forskubbet sig.	Et besætningsmedlem omkom under evakueringen.

Årstal	Skib	Type og størrelse	Hændelse	Omkomne
1994	MITO	Coaster, 199 BRT	Kæntret og forlist i Østersøen, da roret ved en fejl gik i borde.	Besætningen gik i flåden og blev reddet.
1994	SVEASUND	Slæbebåd, 138 BRT.	Ramt af slæbet som medførte lækage og vandfyldning.	Besætningen på 5 blev reddet.
1994	ARKTIS ISLAND	Coaster, 1.510 BT.	Påsejlede et vrug i Mallacastrædet ved Malaysia.	Besætningen på 10 bjærgede sig op på skroget og reddet.
1994	DANICA BLACK	Coaster, 299 BRT.	Kæntret og efterfølgende sunket i Nordsøen.	Besætningen på 6 reddet med helikopter.
1994	EFTA 3	Slæbebåd, 20 BRT.	Kæntret under slæbeopgave ved Skagen.	Besætningen på 2 omkom.
1997	PEDER WESSEL	Lystfiskerfartøj	Påsejlet af udenlandsk skib i tåge i Øresund.	Fartøjets 2 besætningsmedlemmer omkom.
1998	SEA STAR	Coaster, 1.433 BT.	Kollideret med japansk fiskefartøj i Caribien.	To ud af 6 besætningsmedlemmer omkom
1998	LYN	Coaster, 399 BRT.	Forlist i Biscayen, efter at lasten havde forskubbet sig.	Besætningen på 5 reddet i land med helikopter.
1998	HANSIA	Ralpumper, 200 m ³ .	Under arbejde ved Anholt kæntret og sunket på få sekunder.	Besætningen på 2 nåede i flåden og blev reddet.
1998	JETTE SAJ	Entreprenørfartøj, 158 BT.	Kæntret i Storebælt under losning af sten.	Besætningen reddet.
1999	PETIT FOLMER	Coaster, 299 BRT	Forlist i dårligt vejr i Nordsøen.	En ud af de 5 mand store besætning overlevede.
1999	ARKTIS QUEEN	Coaster, 1.829 BT.	Forlist i dårligt vejr i det Indiske Ocean bl.a. pga. dårlig stabilitet.	Fire ud af 8 ombordværende omkom.

Årstal	Skib	Type og størrelse	Hændelse	Omkomne
2000	THOR EMILIE	Coaster, 1.655 BT.	Forlist i Middelhavet efter eksplosion i lasten.	Seks ud af 7 ombordværende omkom.
2000	SKANSUND	Slæbebåd, 37 BT.	Kæntret og sunket under slæbeopgave i Øresund.	Begge ombordværende omkom.
2000	GERT HANSEN	Coaster, 299 BRT.	Kollideret med et fast fyr i Oslo-fjorden og sunket.	To uf af 4 besætningsmedlemmer omkom.
2001	PETER MADSEN	Entreprenørfartøj, 147 BT.	Slået læk under arbejde med at fjerne master syd for Gedser.	Besætningen på 3 reddet i flåden.
2001	FYKAN	Coaster, 299 BRT.	Sejlet på skær ved den norske vestkyst.	Besætningen på 5 bjærget med helikopter.
2002	UNO	Coaster, 997 BRT.	Kollideret med andet fartøj i Kielerkanalen.	Maskinmesteren omkom.
2003	STEVNS POWER	Anchorhandling/forsyningsskib, 766 BT.	Sunket under arbejde med flytning af ankre.	Alle 11 ombordværende omkom.
2003	KARIN CAT	Coaster, 399 BRT.	Slået læk af løst gods i dårligt vejr i Middelhavet.	Alle 7 ombordværende reddet.
2003	DAN CARRIER	Coaster, 465 BT.	Grundstødt ved Gilleleje og efterfølgende kondemneret.	De 4 besætningsmedlemmer bragt i land af andet fartøj.
2003	ANDERS WERNER	Slæbebåd, 98 BRT.	Kollideret med slæbet og sunket i Fehmern Bælt	Alle 3 ombordværende reddet.

Note: BRT og BT er to forskellige måder at opmåle rumindholdet af skibe. Værdierne er ikke umiddelbart sammenlignelige og kan ikke omregnes.

Noter

- ¹ Gøbel, E. *Sygdom og død under hundrede års Kinafart*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1979, s. 75-130.
- ² Ventegodt, O. *Østen 1/r med Ø.K.* Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 2003, s. 161-188.
- ³ Ulykkesforsikringsforbundet For Dansk Søfart. *Beretning og regnskab*. København, 1962.
- ⁴ Larsen, Å.H. *Kineserproblemet er der stadig*. Ny Tid 3/1973, side 58.
- ⁵ Andersen, M. *Slaveri i Mærsk-line skibe af asiatisk arbejdskraft*. Ny Tid nr 11/1977, side 4.
- ⁶ Hansen, H.L., O.C. Jensen, F. Knudsen. *Det største danske skibsførlis i nyere tid*. Sjæk'len 2003, s. 119-126.
- ⁷ Hansen, H.L., D. Nielsen, M. Frydenberg. *Occupational accidents aboard merchant ships*. Occupational and Environmental Medicine 2002;59;85-91.
- ⁸ Se f.eks. Ny Tid 8/1973.
- ⁹ Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg. *Orientering om sikkerhed*. Coasterfarten 29:2, februar 1975, s. 6-7.
- ¹⁰ Handelsministeriets Bekendtgørelse om forskrifter mod støj i skibe, juni 1975
- ¹¹ Sømandsgruppen. *Livet ombord*. Samarbejdet mellem Arbejdere og Akademikere. Århus, 1978.
- ¹² Sømandsgruppen. *Ulykker til søs*. Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere, Århus, 1979.
- ¹³ Bang, J., M. Fischerman, C. Franck, O. Lyngbo, A. Nielsen, P. Weihe. *Stå aldrig til søs – lad de andre stå*. DIKE, København, 1987.
- ¹⁴ Jepsen, J.R., J.M. Christiansen. (red.) *Søfarts- og fiskerimedecin*. Sydjysk Universitetsforlag, Esbjerg, 1988.
- ¹⁵ Hansen, Preben Møller (red.). *En lige linie*. Lederartikler fra Sømændenes Fagblad Ny Tid 1970-1983. København, Arbejderforlaget, 1983.
- ¹⁶ Referat af generalforsamling 1976. Ny Tid 1/1977, side 29-30.
- ¹⁷ *Sikkerhed på arbejdspladsen i 299 bvt. efterlyses*. Coasterfarten 29:2, februar 1975.
- ¹⁸ *Bunden er nået*. Ny Tid 1/73, side 8.
- ¹⁹ Linnemann, K.W. *Sikkerhedsrepræsentanter om bord i skibene: Skibsfartens orienteringsdag*. Danmark Rederiforening, København, 1975. side 56.
- ²⁰ *Mandskabs- og tekniske spørgsmål*. Skibsfartsberetning 1979/80. Danmarks Rederiforening, april 1980.
- ²¹ *Mandskabsforhold*. Beretning 1993/94. Danmarks Rederiforening, maj 1994.
- ²² *Sikkerhed til søs*. Skibsfartsberetning 1977/78. Danmarks Rederiforening, maj 1978.
- ²³ Andersen, O. *Dødelighed og erhverv 1970-80*. Danmarks Statistik, 1985.
- ²⁴ Hansen, H.L. *Occupation-related morbidity and mortality among merchant seafarers with particular reference to infectious diseases*. South Jutland University Press, 1996.
- ²⁵ Notits i Position No. 2, 12. januar 1979.
- ²⁶ Jacobsen, F. *Småskibe har funder fidusen*. Ny Tid 11/1976, side 10.

Work Conditions and Occupational Health for Sailors in the Danish Merchant Fleet Around the Millennium

Summary

The article takes a closer look at conditions for sailors in the Danish merchant navy as regards the health and safety of the crew. It also reviews the events and decisions that have affected development in this field.

In the 1970's the coaster fleet peaked at between 500 and 600 smallish dry cargo ships. Today it is the almost one hundred huge container ships that to a great extent dominate the merchant fleet. The size of the crews has been reduced compared to the 1960's, where the number of sailors who were signed on reached a peak of 20,000 compared with 14,000 – 15,000 today. Over 40% of the sailors who are signed on today consist of foreigners, mostly from the Philippines, Poland and the Baltic countries.

Risks at sea

Today there is a smaller risk of dying at sea, but it is still greater than the risk of dying on land. Since 1970 at least 417 sailors have lost their lives on Danish merchant ships. The risk of dying at sea is about 20 times higher than for those on land. The causes of the fatal accidents can be divided into three groups: shipwrecks and other sea disasters, real industrial accidents, and a group of other accidents that occur on board in the sailors' free time. Approximately 40% of the fatalities were the result of shipwreck, the same number resulted from real industrial accidents, and the remainder were due to other accidents.

Shipwrecks

From 1970 to 2003 153 sailors have died as a result of shipwrecks or other serious ship accidents, mostly fires. Since 1970 only three large ships have been wrecked, and since 1990 25 ships have been wrecked and 51 sailors have died as a result.

Industrial accidents

In 1905 the shipping industry was one of the first branches that was compelled by the government to introduce accident insurance coverage for its sailors. Since 1990 46 sailors have died as a result of industrial accidents.

Exposure to dangerous substances

Sailors, especially on oil tankers, are regularly exposed to chemicals that can damage their health. Tasks like the cleaning of the oil tanks can be an especially big problem. The use of asbestos has also been quite common, but it has been forbidden since the 1970's and there has been no excessive frequency of pulmonary cancer, which is caused by asbestos fibres, in recent years.

Work on occupational health at sea today

The Danish Maritime Authority has drawn up extensive rules for occupational health on board ships. The requirements for Danish ships are probably the most far-reaching in the world and the Danish Maritime Occupational Health Service, which has been functioning for over 10 years, has made its mark on developments in this field. Many initiatives have been taken in different areas ranging from the prevention of HIV to the fight against concrete problems such as noise abatement on ships and exposure to dangerous substances, the publication of branch instructions, courses in occupational health, the reorganisation of chemicals, psychological first aid and initiatives to promote health.

Sailors' living conditions and illnesses

A survey in the 1980's showed that sailors had a much higher mortality rate than others who were active in the labour force, and newer analyses also

show that sailors go to hospital more than other people. Seen overall, fatal accidents make up a substantial part of the excessive mortality, but sailors are also to a greater extent than people in other industries subject to illness and death closely connected with lifestyle. Occupational health at sea can only explain a very limited part of the health problems.

Kåre Lauring: Ostindienfareren GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780

Den 12. juni 2004 afholdtes på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg en møntauktion over svenske kobberplademønter. Mønterne var en del af lasten fra det danske skib GREV ERNST SCHIMMELMANN, der i november 1780 forliste ved Porto Praio på Cap Verde Øerne.

I 1999 blev vraget, der befinder sig på 6 meter vand, udgravet af det portugisiske firma *Arqueologia Subaquatica S.A.*, der var i tæt samarbejde med regeringen på Cap Verde Øerne, som vraget tilhører. I skibets last fandtes, ud over 114 mindre kanoner, også 846 svenske kobberplademønter, af dem tilhørte, efter aftale med dykkerfirmaet, de 423 regeringen på Cap Verde Øerne, medens 200 af de resterende mønter, af firmaet Thomas Højland Auktioner A/S, blev sat på auktion på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. På trods af at denne type mønter ikke er nogen sjældenhed, i Sverige har man således omkring 12.000 stk. i private og offentlige samlinger, må auktionen alligevel betegnes som en succes, idet den indbragte Thomas Højland Auktioner A/S omkring 750.000 kr. i hammerslag.

For søfartsmuseet var det et spændende og vellykket forsøg på et samarbejde, der tegner et moderne museum, der både nu og i tiden fremover vil være i et stadigt tættere samarbejde med offentlige institutioner samt det private erhvervsliv både inden- og udenfor den maritime verden. Da udgravningen af vraget gik i gang, havde

dykkerfirmaet *Arqueologia Subaquatica S.A.* ikke mange oplysninger om det vrage, de var i gang med at udforske, så Handels- og Søfartsmuseet fik også til opgave at finde ud af, hvilket skib det drejede sig om, hvor det var på vej hen, og hvorfor en last svenske kobberplademønter befandt sig om bord i skibet. Disse spørgsmål giver Kåre Lauring i det efterfølgende et bud på.

GREV ERNST SCHIMMELMANN

I august 1780 forlod skibet GREV ERNST SCHIMMELMANN København med kurs mod Indien. GREV ERNST SCHIMMELMANN, der var på ca. 700 tons, var et oprindeligt tysk skib, DER CRON PRINTZ VON PREUSSEN, inkøbt i 1779 af det københavnske handelshus Fred. de Coninck og N. L. Reiersen. I et brev til Kommercekollegiet af 24. april 1780 fortæller de Coninck og Reiersen, at kongen (Christian VII 1766-1808) har: »behaget, efter Collegii derom gjorde forestilling at tillade mig at købe og bruge udenlandske Skibe til mine Udredninger til Indien uden deraf at erlægge den paabudne Afgift af fremmede Skibe. I Overenstemmelse dermed haver jeg kiøbt Skibet DER CRON PRINTZ VON PREUSSEN, som herefter skal føre navn af GREV ERNST SCHIMMELMANN, hvilket nu her til staden er ankommet bestemt til en Ostindisk Reyse og beder

hermed ærbødigst at jeg paa samme Skib maa vorde forsynet med det fornødne Document til befrielse for den ellers befalede Afgift.«¹

I løbet af foråret 1780 kom GREV ERNST SCHIMMELMANN til København, hvor dets nye ejere gjorde skibet klar til den forestående rejse. Kaptajn om bord blev Hans Reimert Reiersen, født 1749 og lillebror til skibets ene ejer Niels Lunde Reiersen, løjtnant og udlånt fra Orlogsflåden. Også en besætning skulle samles, men det var gode tider for den danske handelsflåde, så det at få samlet en ordentlig besætning var ikke nemt, og firmaet Fred. de Coninck & N. L. Reiersen havde behov for hjælp. På den baggrund skrev firmaet da også i april 1780 til Kommercekollegiet og berettede: »Den nærværende Mangel på dygtige Sø Folck sætter mig i frygt for at finde de fornødne matroser til skibet GREV ERNST SCHIMMELMANN, som nu er i fuld Ladning, for at gaae, så snart det kan til Ostindien. Jeg vilde blive sadt i yderlig forlegenhed og giøre et væsentligt Tab, om jeg af saadan aarsag, skulle blive Opholdt i Skibets Reyse; det maatte derfor tillades mig at søge om Understyttelse i den henseende i det høye Collegio, som giør Handelens, Navigationens og industriens befordring til dets hovedbeskæftigelse og Omhu. Jeg vil behøve circa 76 mand, halv delen befarne den anden halv del halvbefarne folk, og beder ærbødigen at Collegium ved sin formaenighed vil gunstigen faa mig hos vedkommende Departement forsynet med Antal dygtige folck, uden hvilket Skibet og Expeditionen bliver absolut standset i sin fremgang.«²

På trods af denne skrivelse var der åbenbart stadig problemer med at få samlet et mandskab, for i juli 1780 gentages ansøgningen, idet man stadig mangler 56 mand, som man her ansøger: »maac af Hans Maits. flaaede gunstigen blive os overladt«³. At man manglede søfolk var under tidens gunstige handelsforhold ikke noget særligt tilfælde, og denne mangel førte da også til, at skibe på vej hjem fra Indien til København gjorde brug af udenlandske søfolk. Således omtaler Fred de Coninck & N. L. Reiersen i en skrivelse af 14. oktober 1780 til Kommercekollegiet lønspørgsmål vedrørende de 34 lascars (indiske søfolk), der var kommet til København med kompagniets skib PRINS FREDERICH.⁴

Firmaet Fred. de Coninck & N. L. Reiersen var heller ikke de eneste, der manglede folk i de år. I en skrivelse til Kommercekollegiet af 15. oktober fortæller Asiatisk Kompagni, at man til den forestående sæsons skibe til både Indien og Kina mangler 250 helbefarne matroser, 40 halvbefarne samt 30 søvante folk, som kompagniet ikke har nogen mulighed for »at kunde tilveyebringe, med mindre Compagniet med saa mange Kongelige og enroullerede Matroser blev forsynet.«⁵

Også en last til GREV ERNST SCHIMMELMANN blev indkøbt, det meste af den bestod af varer importeret med re-eksport for øje. På den baggrund ansøgte Fred. de Coninck og N. L. Reiersen i april 1780 om at kunne få: »udvirket fri indgang i Øresund og her på de forskellige artikler, som jeg forventede til cagaissionen for det til Indien bestemte skib, som skal bære navn af GREV ERNST SCHIMMELMANN« lige-



Svenske kobbermønter: Det er fra venstre en 2-daler mønt og dernæst to 1-dalers mønter.

I midten af stemplet ses møntens værdi. Da kobbermøntens værdi er sat i forhold til en sølvmønt, er værdien benævnt som f.eks.: »2 daler Silf:Mint«. Ude i hjørnerne, der evt. kan være klippet i forbindelse med en finjustering, ses årstal og den regerende konges initialer. For de her viste mønter er det Adolf Frederick Regina Suecia (1751-1771) og Carl XII Regina Suecia (1697-1718).

Mønter af denne type er ikke sjældne i Sverige. På svenske museer skulle der befinde sig ca. 5.000 stk. og i svenske privatsamlinger omkring 7.000 stk. Endelig viser tre, af de her viste mønter, tegn på fortæring efter det lange ophold i saltvand, hvilket yderligere blandt numismatikere er med til at sænke interessen for mønterne.

(Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)

Swedish copper coins: From the left a two-daler coin and then two one-daler coins. The value of the coin can be seen in the middle of the stamp. Since the value of a copper coin is set by comparison with a silver coin, the value is given as, for example, »2 daler Silf:Mint«. Out in the corners, which may possibly have been cut in order to make a fine adjustment, the year of origin can be seen as well as the initials of the reigning king. In the case of these coins they are Adolf Frederick Regina Suecia (1751-1771) and Carl XII Regina Suecia (1697-1718). Coins of this type are not uncommon in Sweden. There should be about 5000 in Swedish museums and about 7000 in Swedish private collections. Finally, the three coins shown here show signs of erosion after their long immersion in salt water, which further reduces their interest for numismatists.

(Photo: Lisbeth Ehlers, DMM)

som man beder om et beløb som »Øresunds Told Cammer haver affordret de Herrer Godemins & George Fenwick i Helsingør 49 rdl. 39 sk. For Told af 3196 stænger veyende 500 skippund Jern ankommen med Skipper Engel Dirck fra Gothenburg, og til denne Expedition bestemte« måtte blive tilbagebetalt.⁶

Mandskab og last blev på trods af de problemer, der opstod undervejs, samlet, og skibet blev gjort klart til den forestående rejse. Men før vi sender GREV ERNST SCHIMMELMANN af sted på sin rejse til Indien, skal vi lige stoppe op for at beskæftige os lidt med forholdene mellem Danmark og Indien og den handel på Indien, som skibets rejse var en del af.

1700 årenes Danmark havde gode forbindelser med Indien. Allerede i 1620 havde Roland Crappé og Ove Gjedde, som udsendinge fra Christian IV (1588-1648), lavet en traktat med nayaken af Tanjore, der overlod dem byen Tranquebar på Coromandelkysten af Indien (sydøstkysten) mod at danskerne anlagde en fæstning og brugte byen som udgangspunkt for handel. Siden var denne besiddelse så blevet fulgt op af flere besiddelser eller handelsloger. På Malabarkysten (vestkysten) var den vigtigste i Calicut ca. 500 km nord for Cape Comorin. På østkysten fik kompagniet i 1755 rettigheder til en handelsloge i byen Serampore ved Hughli floden lige ved det nuværende Calcutta, grundlagt i 1690 af det engelske East India Company. Logen ved Serampore, der i årene 1763 til 1772 blev fulgt af flere loger i Bengalen, blev i 1700-årene Asiatisk Kompagnis vigtigste aktiv i Indien. I 1757, i sla-

get ved Plassey, lykkedes det den engelske Robert Clive, guvernør over Fort St. James i Madras, at erobre Bengalen for East India Company, og i årene efter dette voksede Bengalen, der var en af Indiens rigeste delstater, frem til at være East India Companys vigtigste område i Indien. Hovedvarerne ud af Bengalen var bomuld, salpeter og senere hen også opium, varer, der fandt et stort marked i Europa, Afrika og Kina, og varer, der i løbet af 1700-årene sammen med teen fra Kina, blev hovedvarerne i europæernes handel på Asien. Dermed skete der et skift i forhold til 1600-årene, hvor vægten havde ligget på krydderihandel ud af Molukkerne, Ceylon og Sydindien. Calcutta, der igennem det meste af 1700-årene havde haltet bagefter de to andre engelske hovedområder Madras og Bombay, voksede da også frem på bekostning af de to andre, og ligesom East India Company skiftede fokus fra krydderihandel til handel med bomuld og te, fulgte det danske Asiatiske Kompagni og den danske private handel efter med skift i både varesortiment og placering af vigtigste handelsloger.

I 1755 havde Asiatisk Kompagni monopol på den danske handel på Indien og på Kina. I 1772 udløb Asiatisk Kompagnis oktroj, og en ny skulle underskrives. Et af problemerne, da den nye oktroj skulle forhandles på plads, var de meget store administrationsomkostninger, Asiatisk Kompagni havde i forbindelse med administrationen af forter, handelsloger og faktorerier i Indien og Kina. Problemet var almindeligt for hele den danske kolonihandel, og i 1754 havde staten da også overtaget admi-

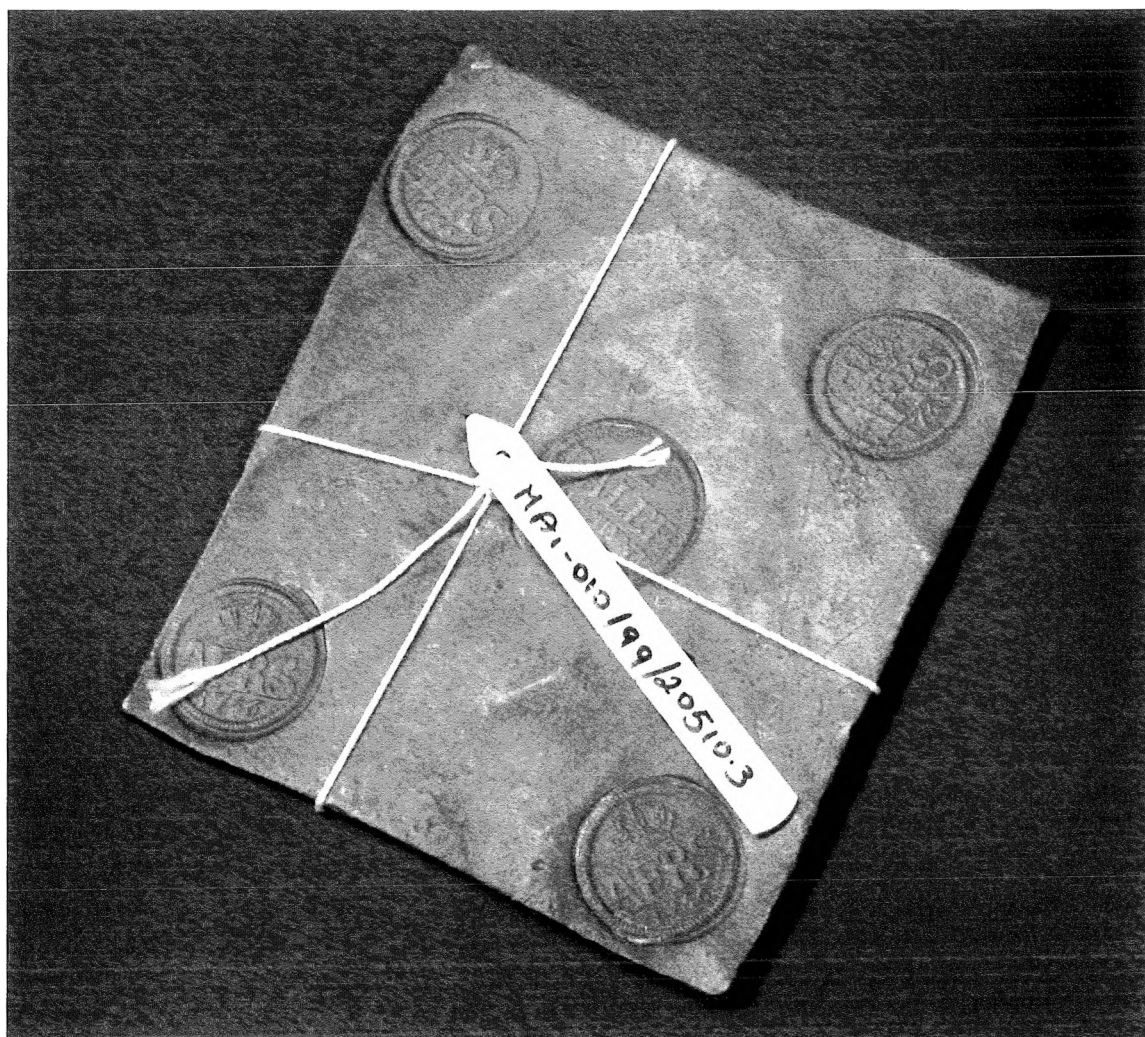
nistrationen af De Vestindiske Øer. Året efter overtog staten forterne på Guinea Kysten, og det var da også som led i denne udvikling, at staten i 1772 også overtog administrationen af de indiske besiddelser. Til gengæld for denne overtagelse mistede Asiatisk Kompagni sit monopol på handelen på Indien, men fik stadig monopol på Kinahandelen. Så fra 1772 havde alle danske handelsfirmaer tilladelse til at handle på Indien.

De stadigt stigende administrationsomkostninger var heller ikke kun et dansk fænomen, det gjaldt for alle de europæiske kolonimagter, at koloniernes administrationsomkostninger og, efterhånden som kolonierne voksede sig større, også forsvaret af kolonierne løb fra de indtægter, man kunne opnå ved handelen på områderne. Så hvis det hele skulle løbe rundt, gjaldt det om at få staten til at overtage udgifterne i forbindelse med administration og forsvar. Dette kom da også til at gælde for East India Company, der, efterhånden som erobringerne i Indien skred frem, kom ud i stadig større gæld, hvilket startede en proces der i årene fra ca. 1766 og frem til 1857 gradvist overførte ejerskab og administration af de indiske besiddelser fra East India Company til den engelske stat.

Man kan også sige, hvis man skal gå et spadestik dybere, at med oprettelsen af de første handelsfaktorier i Afrika og Asien havde de europæiske handelskompagnier startet en proces, som hverken de, eller de stater de repræsenterede, var i stand til at styre eller regulere. Det var en proces, der blev styret af udviklingen i koloniområder-

nes periferi. På mange måder var det en proces, der skønt ofte skubbet fremad af individuelle lokale europæiske initiativer, og initiativer der ofte fik beslutningstagerne hjemme i Europa til at rive sig i håret af fortvivelse havde sin egen ustoppelige inerti. Skal man udtrykke det kort, kan man sige, at med deres handel fik de europæiske handelskompagnier penge, med deres faktorier fulgte indflydelse og med kombinationen mellem penge og indflydelse fulgte stadigt stigende magtbeføjelser. Et eller andet sted i dette forløb gled det økonomisk holdbare så ud over for de omkostninger, der var forbundet med udvidelserne, og da det skete, var eneste mulighed, de private kompagnier havde for at kunne overleve, at overlade administrationen og forsvarsforpligtigelserne af de områder, de havde erhvervet, til staten, der så fik »fornøjelsen« af at føre processen til ende fra kolonimagt til ejer af imperier.

Vi er dog stadig i årene efter 1772, den danske Indienshandel var givet fri, og en lang række af Københavns store handelshuse var snart involveret i den nye handel. Det var gode tider, og de skulle blive endnu bedre. Under Syvårskrigen fra 1756 til 1763 havde dobbeltmonarkiet Danmark-Norge været neutralt, hvad der havde åbnet store muligheder for den danske handel på Vestindien og Asiatisk Kompagnis monopol handel på Indien og Kina. I 1776 til 1783 rasede så Den Amerikanske Uafhængighedskrig, og igen var dobbeltmonarkiet neutralt, og nu kunne den private handel og de store københavnske handelshuse drage fordel af denne neutralitet i handel



To-dalers mønt fra GREV ERNST SCHIMMELMANN: Den hvide strip er udgravningsedlen, der viser møntens nummer og hvor i vraket den er fundet.

(Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)

Two-daler coin from the GREV ERNST SCHIMMELMANN: the white strip is the excavation label showing the number of the coin and where in the wreck it was found.

(Photo: Lisbeth Ehlers, DMM)

og ikke kun på Vestindien, men også på Indien. Det samme skulle for øvrigt gentage sig under Napoleonskrigene fra 1792 og for Danmarks vedkommende i hvert fald frem til 1801.

Som neutral var Danmark nemlig en af de få handelsnationer, der stadig frit kunne sejle på kolonierne i modsætning til de krigsførende magter, der havde svært ved at opretholde forbindelsen med kolonierne og få varerne derfra sejlet hjem. Det blev Danmarks chance, danske skibe, eller skibe ejet af krigsførende nationer udstyret til lejligheden med en enkelt dansk officer og et Dannebrog i agterstavnen, sejlede mod god betaling engelske, franske og hollandske kolonivarer hjem til Europa fra Asien eller Vestindien.

Ikke nok med det, men i årene efter 1775 ophørte de Københavnske handelshuse med at sende sølv, udmøntet i spanske sølvdollars Realen van Acht, med skibene ud til Indien til indkøb af returlast. Sølv havde ellers været den mest almindelige vare i laster til Indien og også den mest belastende for den danske betalingsbalance. I perioden 1772 til 1775 udgjorde det udmøntede sølv omkring 32% af den udgående last, og man kan dermed betragte sølvet, som differencen mellem værdien af en udgående last europæiske handelsvarer og den værdi en returlast indiske varer havde. Udsendelsen af sølv sluttede i 1775, for da var pengeligheden i Indien så stor, at man i stedet lånte til returlasten af engelske handelsfolk i Indien. Pengene blev lånt på en veksler til udbetaling via et bankhus i City of London, hvor til pengene blev overført, efter at varerne var blevet solgt i København.

Gyldne og givtige tider, der fik en brat afslutning med freden i 1783, der blev efterfulgt af en lang række konkurser i den Københavnske handelsverden. Mest kendt er nok den konkurs, der i sommeren 1784 ramte den københavnske vinhandler og handelsmand på Indien, baron Heinrich Bolten i Gothersgade nr. 8.

Europæernes ankomst til Indien, og Europæernes gradvise overtagelse af den interasiatiske handel medførte store forandringer ikke mindst i de engelske hovedområder i Indien, Bombay, Madras og Calcutta, og et af de steder, hvor forandringer slog igennem, var inden for skibsbygning. Allerede kort efter portugisernes ankomst indledtes i Indien et større skibsbyggeri, hvor skibe blev bygget efter europæisk metode, dvs. de blev ikke som tidligere bundet sammen med tov spundet af kokos, men med søm eller nagler. Allerede i første halvdel af 1600-årene byggede inderne på både Malabar- og Coromandelkysten skibe på op til 600 tons.⁷ I Bombay begyndte man at bygge skibe efter europæisk design omkring 1730, og fra ca. 1760 begyndte man også at bygge disse skibe i området omkring Calcutta. Skibsværfterne i Bengalen havde også den fordel, at man herfra havde forholdsvis nem adgang til Burmas teaktræ, medens man i Bombay måtte nøjes med den noget ringere Malabar teak. I 1795 var der således alene i Calcutta registreret 575 europæisk/indisk ejede handelsskibe fortrinsvis bygget i Calcuttaområdet, og fra ca. 1790 blev der i Indien under europæisk ledelse og supervision bygget skibe på op imod 1000 tons.⁸ I Bombay indrettede Roy-

al Navy i årene mellem 1760 og 1773 store reparationsdøkker.⁹ På det tidspunkt havde byggeriet af handelsskibe i Bombay længe været i kraftig vækst, hvilket skyldtes den store stigning i bomuldseksporten fra Bombay til Canton i årene mellem 1775 og 1800. De mange krige, England blev involveret i, gav også yderligere beskæftigelse til skibsbyggeriet i Indien, idet rederier og værfter hjemme i England i stigende grad måtte konkurrere med Royal Navy om både skibsbyggere, egnede tømmer og andre varer, der blev brugt i tidens skibsbyggeri, ligesom også Royal Navy fra 1803 begyndte at bygge skibe i Bombay.¹⁰

Den last, GREV ERNST SCHIMMELMANN medførte, viste da også et bredt udsnit af de varer, et Indien i forandring havde brug for, og var dermed også en efter datiden normal gennemsnitslast for et dansk skib på vej mod Indien. En typisk last til Indien i slutningen af 1700-årene, bestod af 6 hovedgrupper: Forskellige former for metal, skibsudstyr som tjære, tovværk, canvas, ankrer og tømmer. Ammunition, alkohol, sølv samt diverse. Kun meget lidt af det var produceret i Danmark, medens hovedparten var importerede varer, der nu blev re-eksporteret.¹¹

GREV ERNST SCHIMMELMANN'S last bestod af (her omskrevet til moderne retskrivning):

2.529 ege- og bøgestammer, bundstykker og klapholter. (note: Klapholt: Fint ege eller bøgetræ skåret i staver normalt brugt i vintønder eller lign.)

96 stykker mastetræer

14.350 kanonkugler

25 stykker ankertov

550 tønder tjære

500 tønder beg

4.138 stænger jern

572 bundter båndjern

918 stykker sejldug

43 skippund sejlgarn

38 stk. diverse manufakturvarer

27 kasser vin

17 fustager brændevin

I alt havde lasten ud en værdi af 66.759 rigsdaler 2 mark 10 skilling og Fred. de Coninck og N. L. Reiersen betalte for dette 1/2% i afgift svarende til 333 rigsdaler 4 mark 13 skilling.¹²

En del af lasten skulle tilsyneladende have været udsendt med Fred. de Coninck og N. L. Reiersens skib HAABET, men de var blevet til overs, og i brev af 10. juni til Kommercekollegiet ansøger de Coninck og Reiersen om at få forlænget udførselstiden på følgende varer:

114 kanoner

400 flasker genever

468 stykker ravendug (note: ravendug er en form for let sejldug)

270 skippund hamp slået i tovværk

300 tønder tjære

100 tønder beg.

Som tilsyneladende nu indgår i lasten på GREV ERNST SCHIMMELMANN.¹³

Hvad der derimod ikke nævnes nogen steder, er den last af svenske kobberplademønter, som de udgravninger af vraget, Arqueologia Subaquatica S.A. udførte i 1999, bragte frem i dagens lys. Vi ved, at der i alt blev bjerget 846 svenske kobberplademønter, udmøntet mellem ca. 1710

og 1765, af hvilke de 200 blev sat på auktion på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg den 12. juni 2004. Men før vi prøver at løse spørgsmålet om, hvorfor denne del af lasten tilsyneladende ikke er nævnt i ladinglisten, kan vi også stille spørgsmålet, hvad er egentlig en svensk kobberplademønt?

Oprindeligt var Sverige på en sølvmøntfod, men grundet den store mængde kobber, der var i landet, begyndte man fra 1624 at udmønte kobbermønter. I 1644 kom de første af de typiske firkantede kobbermønter, i hvert af hjørnerne var de mærket med en krone, monarkens forbogstav efterfulgt af RS – f.eks. FRS (Friedericus Regina Suecia) foruden et årstal, medens møntens valør var præget i midten af mønten.

Møntens valør svarede til sølvmøntfoden, men en kobbermønt vejede normalt ca. 100 gange så meget. Den største kobbermønt, der blev slået, var en 10 daler kobbermønt, der vejede 19,743 kg. På den baggrund var ham, der kun tjente 4 daler heldigere, den vejede, alt efter kobberprisen, kun omkring 4 kg.

Der var altså ikke tale om en udpræget praktisk skillemønt, og rejsende i Sverige kunne da også fortælle, hvordan svenskerne drog rundt med deres skillemønt i et slæng, som de bar over skulderen. Hvis de da ikke bar dem på hovedet. For større betalinger blev mønterne læsset på en vogn.

Omkring 1650 toppede udmøntningen af kobberplademønter, og i alt blev der i perioden udmøntet omkring 3.000 tons om året. Derefter faldt udmøntningen, og i

1716 lå den på omkring 1.000 tons om året. I 1760 stoppede udmøntningen af plademønter, enkelte blev dog præget frem til 1767-1768, men fra 1777 var pladerne ikke længere gyldigt betalingsmiddel i Sverige.

Både før og efter at udmøntningen af kobberplademønter var stoppet, blev disse særlige mønter brugt som en del af den almindelige svenske kobbereksport. Det var da også i forbindelse med en sådan eksport, at mønterne befandt sig om bord i GREV ERNST SCHIMMELMANN.

I Indien blev en del af kobbermønterne smedet om til husgeråd og andre metalvarer. Andre blev udmøntet til skillemønt,¹⁴ men størsteparten af kobberet fandt anvendelse inden for det store indiske skibsbyggeri, hvor kobbermønterne blev smedet om til forhudningsplader til skibe. Forhudning forhindrede eller sinkede angreb fra pæleorme som *Teredo Navalis*, hvis gange kan blive op til 45 cm. lange med en diameter på 6 mm. I tidligere tider holdt man angrebene af pæleormene tilbage ved at sejle skibene op i flodmundinger, da pæleormene ikke kan overleve i fersk vand. Til gengæld lever de i bedste velgående i tropiske farvande med relativt højt saltindhold, og forhudning var derfor ekstra påkrævet på skibe, der sejlede i oversøisk sejlads. På trods af nogen diskussion og modstand, kobberforhudning var nemlig en ret bekostelig affære, fik Royal Navy i årene mellem 1760 og 1780 forhudet sine skibe, og der gik, på trods af yderligere diskussioner også her, ikke længe før end også East India Company begyndte at få sine skibe forhudet. I årene 1780 til 1790 fik East

India Company forhødet i alt 22 skibe og en meget stor del af dette arbejde blev udført i Indien.¹⁵

Det er på den baggrund ret nemt at forstå, med de gamle og gode forbindelser der var mellem Danmark og Indien og mellem danskere og engelske og indiske forretningsfolk, at en stor del af den svenske kobbereksport til Indien foregik via danske skibe, og dermed i skibe som GREV ERNST SCHIMMELMANN. Tilbage er så spørgsmålet, hvorfor denne del af lasten ikke er nævnt i ladningslisten for GREV ERNST SCHIMMELMANN?

Vi ved, at der var en stor eksport af kobberplademønter fra København til Indien, og i ladningslisterne fra flere andre af tidens skibe finder vi da også disse mønter. Skibet ROEPSTORFF, der også var ejet af Fred. de Coninck og N. L. Reiersen, sejlede i 1781 til Indien, og ifølge ladningslisten var der om bord i dette skib »300 skippund kobber fra Sverige«¹⁶ Skibet GREV BERNSTORFF, også Fred. de Coninck og N. L. Reiersen, afsejlede samme år også med 300 skippund svensk kobber.¹⁷ JOHANNE & MARIA, ejet af Blacks Enke & Kompagni, afsejlede ifølge en ladningsliste dateret 22. september 1780, med 2.500 udmøntede kobberplader fra Göteborg, men i en anden ladningsliste vedrørende dette skib, dateret 4. december 1780, medførte det 8.394 stykker jern, og ingen kobberplademønter.¹⁸

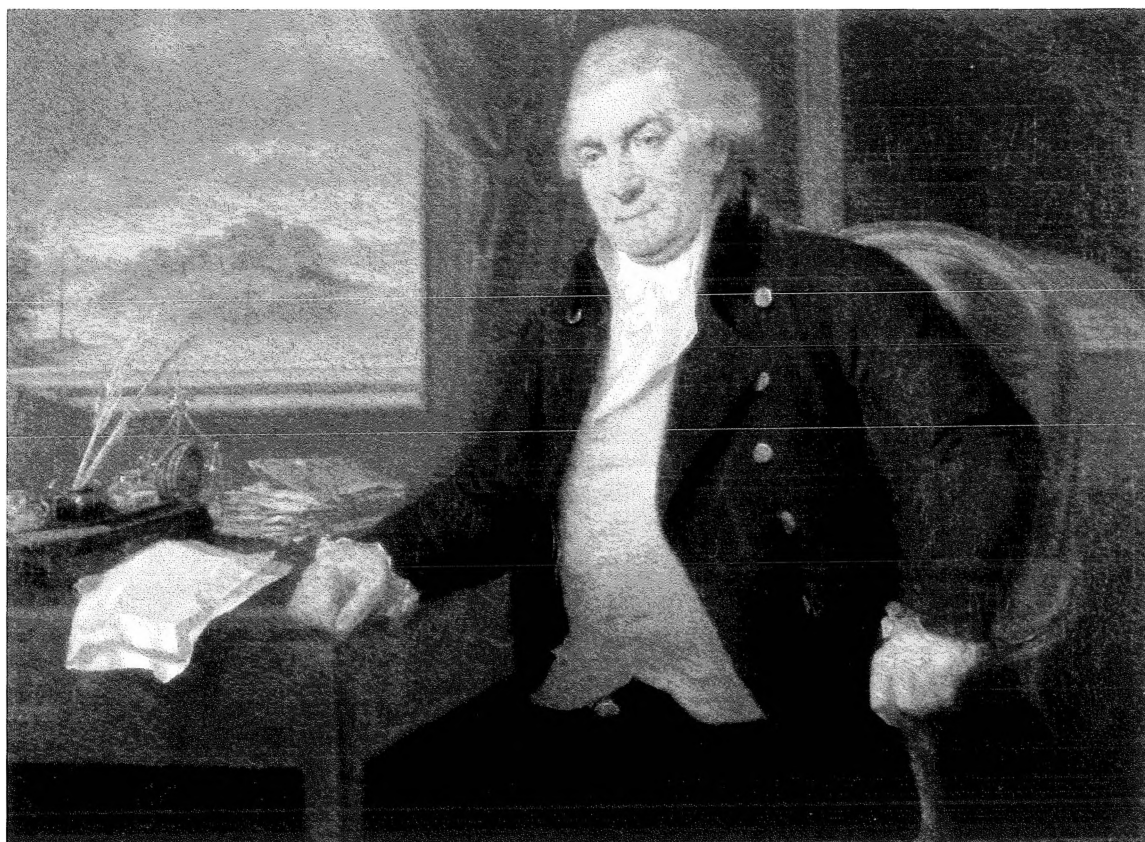
Et andet tilfælde, der kan nævnes, er skibet PRINTZ AF BEVERN, der i 1780 hjemtog varer fra Stockholm og St. Petersburg. I lastelisten over skibets ladning, der skulle fordeles til re-eksport på skibene MARIA

ALETTA og CHRISTIANSTED, begge ejet af grosserer Heinrich Bolte, nævnes »12.000 diverse stænger jern« men ikke noget om kobbermønter.¹⁹

I MARIA ALETTAs lasteliste nævnes til gengæld 27 kasser udmøntede kobbermønter og 6.850 stænger jern. I lastelisten til CHRISTIANSTED nævnes 53 kasser udmøntede kobberplader og 3.113 stænger jern.²⁰ Dermed fremgår det, at en formentlig importeret mængde kobbermønter ikke fremgår af de officielle lastelister ved importen, men kun ved re-eksporten. Til gengæld er de 12.000 importerede stænger jern så ved re-eksporten blevet til 9.963 stænger jern. Vi ved hvor meget, de eksporterede kobbermønter vejer, men desværre opgiver PRINTZ AF BEVERNS lasteliste ikke vægten på de importerede 12.000 stænger jern, så vi kan ikke umiddelbart sige, om det er de manglende 2.037 stænger jern, der er blevet til kobbermønter, men tanken er nærliggende. Ikke mindst når man ser det i sammenhæng med de to lastelister fra JOHANNE & MARIA.

På baggrund af dette skift i diverse lastelister mellem kopperplader og stænger jern er det da også sandsynligt, at de 846 kobberplader, der befandt sig om bord i GREV ERNST SCHIMMELMANN, er udført som en del af de i lastelisten nævnte »4.183 stænger jern«. Nærmere kan vi nok ikke, på nuværende tidspunkt, komme det.

På sin rejse ned gennem Atlanten stod GREV ERNST SCHIMMELMANN i november mod Porto Praio på St. Jago i Cape Verde Øerne formentlig for at skaffe frisk vand



Frederick de Coninck: 1740-1811. I 1763 kom Frederick de Coninck, der var født i Haag, til København, hvor han slog sig ned som grosserer beskæftiget inden for skibsudredning og oversøisk handel. I årene 1775-1790 drev de Coninck, i samarbejde med Niels Lunde Reiersen, et af Københavns største rederier med mere end 60 skibe i søen.

De Coninck var en af landets største handelsmænd og tjente da også mange penge. Hans firma kom igennem de svære år efter Englænderkrigenes afslutning i 1814, men i 1821, da firmaet var ledet af hans søn, gik det fallit.

Baggrunden på dette maleri, fra 1799 af den engelske maler Daniel Orme, er landskabet omkring Næsseslotet, som de Coninck i årene efter 1781 lod opføre ved Furesøen.

(Foto: Kirsten Jappe, I1&S)

Frederick de Coninck: 1740-1811. In 1763 Frederick de Coninck, who was born in The Hague, came to Copenhagen, where he set up shop as a merchant in shipping and overseas trade. In the years 1775 - 1790 de Coninck, in collaboration with Niels Lunde Reiersen, ran one of Copenhagen's largest shipping companies with more than 60 ships at sea.

De Coninck was one of the countries biggest merchants and earned a lot of money, and his firm survived the difficult years after the end of the Napoleonic wars in 1814, but in 1821, under the leadership of his son, the firm went bankrupt.

In this painting from 1799 by the English painter Daniel Orme, however, the background is around Næsse Castle which De Coninck had built by the Furesø lake.

(Photo: Kirsten Jappe, DMM)

og andre forsyninger. På vej ind mod Porto Praio løb skibet på et skær, der lå så dybt, at det ikke gav brænding, men også så højt, at et skib på størrelse med GREV ERNST SCHIMMELMANN ikke kunne slippe uskadt over. Skibet var ramt, men slap dog fri af skæret, Hans Reimert Reiersen søgte ind mod land og ganske tæt under kysten, så tæt at alle blev reddet, gik skibet på grund og forliste. En del af lasten blev bjerget, vi ved således, at en del af tømmerlasten, og sikkert også tømmer fra selve skibet, indgik i byggeriet af en kirke i Porto Praio, men det meste af den øvrige last, deriblandt kanonerne og kobbermønterne, blev tilbage i vraget indtil udgravningen i 1999.

Med en del af besætningen slap Hans Reimert Reiersen til Kapstaden, hvor han mødte det danske orlogsskib INFØDSRET- TEN, der var udsendt i konvojtjeneste i området omkring Kapstaden. Chef om bord i INFØDSRET- TEN var kommandørkaptajn Jens Gerner, og i en indberetning hjem til Admiralitetet berettede Gerner, at skibet CHRISTIANSSTED, ejet af Heinrich Bolte og ført af kaptajn Peder Dahl, den 16. april ankom til Kapstaden, og at om bord i CHRISTIANSSTED var også løjtnant Hans Reimert Reiersen samt nogle af hans folk fra GREV ERNST SCHIMMELMANN, der i november 1780 var forlist under indsejling til Porto Praio på Cap Verde Øerne. Gerner indvilgede i at tage Reiersen og 9 af hans mænd med hjem til København, medens 3 andre afgik med en kaptajn Foss. Helbredstilstanden hos de folk, Gerner fik om bord, var meget dårlig, og Reiersen

kunne yderligere meddele, at omkring 40 andre lå syge tilbage på St. Jago, medens 24 mand allerede var døde af forskellige sygdomme. Så uanset, at hele besætningen overlevede selve forliset, så kan vi nok regne med, at størsteparten er omkommet senere af forskellige sygdomme.²¹

Hans Reimert Reiersen nåede hjem, men året efter stod han igen til søs som næstkommanderende og nyudnævnt kaptajnløjtnant om bord i INFØDSRET- TEN ført af kommandørkaptajn Christopher Lütken på rejse til Indien. Den 9. juni 1782 afsejlede INFØDSRET- TEN fra København, det nåede frem til Tranquebar i januar 1783 og afgik herfra mod Danmark den 8. februar 1783. Ved afgang fra Tranquebar var 19 mand af besætningen døde siden afgang fra København, men ved ankomsten til Kapstaden var dødstallet steget til 112, og 230 mand, alle angrebet af skørbug, blev sendt i land til det franske hospital i Kapstaden. I slutningen af juni, efter at de syge var kommet retur, afgik INFØDSRET- TEN fra Kapstaden. På det tidspunkt var Christopher Lütken syg, og ifølge indberetning fra to franske koffardiskibe, døde han og blev begravet til søs. Reimert Reiersen har derefter formentlig overtaget kommandoen over skibet, men det er usikkert, hvad der derefter er sket, for INFØDSRET- TEN forsvandt på rejsen fra Kapstaden. Alle om bord omkom, og det eneste man senere fandt, var skibets barkasse, der ved juletid samme år drev i land på Island. Så skibet er formentlig forlist i Nordatlanten på vej nord om England hjem til København.

Noter:

- ¹ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969.
- ² Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969.
- ³ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- ⁴ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968
- ⁵ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- ⁶ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969
- ⁷ Chaudhuri, K. N.: *The Trading World of Asia and the East India Company* side 201-202.
- ⁸ Furber, Holden: *Rival Empires*, side 295.
- ⁹ Lambert, Andrew: *Strategy, policy and Shipbuilding*, side 140-141.
- ¹⁰ Nightingale, Pamela: *Trade and Empire in Western India*, side 128.
- ¹¹ Feldbæk, Ole: *Indian Trade under Danish Flag*, side 14.
- ¹² Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- ¹³ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- ¹⁴ Chaudhuri, K. N.: *The Trading World of Asia*, side 222.
- ¹⁵ Sutton, Jean: *Lords of the East*, side 42-43.
- ¹⁶ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 967.
- ¹⁷ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 967.
- ¹⁸ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- ¹⁹ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969.
- ²⁰ Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- ²¹ Admiralitet 510: 1672-1848 Indkomne Sager nr. 693. 1781.

Litteraturliste:

- Chaudhuri, K. N.: *The Trading World of Asia and the English East India Company 1600-1760*. Cambridge 1978.
- Feldbæk, Ole: *India Trade under the Danish Flag 1772-1808*. København 1969.
- Feldbæk, Ole: *Kolonierne i Asien*. København 1980.
- Furber, Holden: *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*. Minnesota 1976.
- Ferguson, Nigel: *Empire*. London 2002.
- Hages Haandbog I Handelsvidenskab*. København 1906.
- Keay, John: *The Honourable Company*. London 1991.
- Lambert, Andrew: *Strategy, Policy and Shipbuilding: The Bombay Dockyard, the Indian Navy and Imperial Security in Eastern Seas 1784-1869* I Bowen, H.W., Lincoln, M. og Rigby, N.: *The Worlds of the East India Company*. Leicester 2002.
- Lawson, Philip: *East India Company*. London 1993.
- Linder-Welin, Ulla S.: *Svensk Koppar och Kopparmyntning*. Stora Kopparberg 1965.
- Nightingale, Pamela: *Trade and Empire in Western India 1784-1806*. Cambridge 1970.
- Sutton, Jean: *Lords of the East*. London 2000.
- Topsøe-Jensen, T. A. og Marquard, Emil: *Officerer i den Dansk-Norske Søetat*. Bind 1-2. København 1935.

The Danish East Indiaman GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780

Summary

On June 4th 2004 a coin auction was held at the Danish Maritime Museum at Kronborg for Swedish copperplate coins. The coins were part of a cargo from the Danish ship GREV ERNST SCHIMMELMANN that sank off Porto Praio on the Cape Verde Islands in November 1780. In 1999 the wreck, lying at a depth of seven meters, was excavated by the Portuguese firm Arqueologia Subaquatica S.A., working in close collaboration with the government of the Cape Verde Islands, to whom the wreck belongs. As well as 114 smaller canons there were also 846 Swedish copperplate coins in the ship's cargo hold. By agreement with the excavation firm 423 of them belonged to the government of the Cape Verde Islands, while 200 of the remaining coins were put up for auction at the Danish Maritime Museum at Kronborg by Thomas Højland Auctioneers Ltd. Despite the fact that this type of coin is no rarity (in Sweden, for example, there are about 12,000 in private and public collections), the auction must still be regarded as a success, bringing in as it did about 750,000 D.kr.

For the Danish Maritime Museum it was an exciting and successful experiment in collaboration that reflects a modern museum, which both now and in the future will have an even closer collaboration with the private sector within but also outside the maritime world.

When the work of excavating the wreck began the firm Arqueologia Subaquatica S. A. did not have much information about the ship they were examining, so the DMM was given the task of finding out what ship it was, where it was heading and why these Swedish copperplate coins were on board. Kåre Lauring gives a possible answer to these questions in his article.

In the spring of 1779 the Copenhagen mer-

chants Fred. de Coninck & N. L. Reiersen bought the 700 ton ship DER CRONPRINTZ VON PREUSSEN abroad, and in Denmark it was renamed the GREV ERNST SCHIMMELMANN. In a letter dated April 24th 1780 the firm of de Coninck & Reiersen thank the Department of Trade and Commerce for giving them permission to import this ship without paying the normal fees for the import of foreign ships.

The GREV ERNST SCHIMMELMANN was named after the Minister of Finance and Director of the Guinea Trade Company Heinrich Ernst Schimmelmann (1747-1831), who is best known today as the man who abolished the Danish slave trade and who was responsible for the big currency devaluation in 1813. In the spring of 1780 the GREV ERNST SCHIMMELMANN was made ready for a trip to the East Indies, but there were not enough crewmembers. At the end of April 1780 the firm Fred. de Coninck & Reiersen applied to the Danish Navy for the loan of a number of sailors, an application that was repeated in July 1780. This was similar to the situation for the officers: the ship's master Hans Reimert Reiersen, who was the younger brother of one of the ship's owners Niels Lunde Reiersen, normally served as an officer in the Royal Danish Navy. The cargo and crew were assembled and in August 1780 the ship sailed from Copenhagen harbour bound for India.

The cargo to India consisted mainly of timber, tar, pitch, iron and other metal goods among which were also 846 Swedish copperplate coins as well as cannonballs and 134 canons. Thus most of the goods shipped out were materials for shipbuilding, and they were indeed meant for use in the large-scale shipbuilding activities conducted by the European countries in the vicinity of Bombay and Calcutta.

These had been started after 1750 and most of the ships were built for the British East India Company. The background for this shipbuilding was partly that it was cheaper to build ships in India, and partly that the shipyards at home in England had neither the capacity nor the materials to meet the increasing demands of the Royal Navy for ships because of the many wars that took place in the 18th century, e.g. the Seven Year War, the American War of Independence and later the Napoleonic Wars.

By far the most likely conclusion is that the many copperplate coins in India were to be used for the sheathing of ships. This entails melting the coins down and making them into very thin metal sheets that were hammered on to the side of the ship under the waterline in order to protect the submerged part of the hull from shipworm especially *Teredo Navalis*, which lives in tropical waters. It was also designed to hinder the growth of various plants, seaweeds and barnacles. The sheathing of ships with metal plates was something that started after 1750. For example, The Royal Navy had its ships sheathed with copperplate in the years 1761 to 1782. We know that the East India Company, which lagged behind the Royal Navy in this matter, sheathed 22 ships in the period 1779 to 1790.

On its way to India in November 1780 the GREV ERNST SCHIMMELMANN put in to Porto Praia on the Cape Verde Islands to take on fresh water, but while sailing into Porto Praia the ship hit a submerged reef and was wrecked. It was so close to the coast that everybody on board was rescued ashore.

In April 1781 Hans Reimert Reiersen and 12 of the crew reached the Cape of Good Hope, where they made contact with a Danish naval ship called INFØDSRETTE. By that time about 24 out of a total ship's crew of 76 had died of illnesses on the Cape Verde Islands, while 40 were still ill and remained on the islands. Out of the 12 crewmembers that Reiersen had with him to the Cape of Good Hope two died on the homeward voyage aboard the INFØDSRETTE. So even though everybody was rescued and taken ashore the wreck still indirectly cost the lives of 26 men as well as those among the 40 sick men on the Cape Verde Islands who died without us having any information about it. The following year Reimert Reiersen became second in command of the same ship INFØDSRETTE bound for the East Indies, but the ship was wrecked on the journey in 1783 and everybody aboard perished.

Morten Karnøe Søndergaard: Dansk værftsindustri efter 1945

Udviklingen af den danske værftsindustri i tiden efter 1945 er på flere måder interessant, ikke mindst derved, at værfterne i perioden gik fra at være blandt landets ledende industrier til kun at være af underordnet betydning. En udvikling der for den brede offentlighed tydeligst markerede sig ved massefyringer og »lukning« af hele lokalsamfund som f.eks. Nakskov. Trods denne særstatus er der hidtil kun foretaget enkeltstående studier af de danske værfter. Der mangler således endnu en samlet forklaring af udviklingen, og hertil kommer, at flere centrale elementer hidtil har været temmelig overset i forskningen. Forfatteren, der er historiker og ansat ved Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, fremhæver i nærværende artikel nogle temaer, der med fordel kunne inddrages i en samlet syntese om værftsindustriens udvikling. Artiklen bygger på et foredrag afholdt ved Dansk Historiker Møde i 2003.

Dansk værftsindustri - storhed og fald

Det er meget få industrier i Danmark, der har oplevet en så markant nedgang, som den danske værftsindustri har oplevet i den sidste halvdel af det 20. århundrede. I årene umiddelbart inden Anden Verdenskrig var omkring 14.500 beskæftiget på de danske værfter, og målt i søsat tonnage stod Danmark for omkring seks procent af verdens skibsproduktion.¹

De efterfølgende krigsår gik forholdsvis let henover den danske værftsindustri, men trods dette var beskæftigelsen i slutningen af 1940'erne faldet til omkring 10.500, og samtidig var produktionsniveauet blevet halveret til lige i underkanten af tre procent af verdensproduktionen. I løbet af 1950'erne kom der imidlertid gang i produktionen igen. Dette opsving havde ikke mindst sin baggrund i den massive Marshallstøtte kombineret med forbedrede afskrivningsregler. I 1957 toppede produktionstillene, og også i de følgende år var det gode tider for den danske værftsindustri. I løbet af 1960'erne indtrådte imidlertid en række år med dårlige økonomiske resultater på de fleste danske værfter. Konkurrencen fra de kraftigt statsubsidierede værfter i Østasien blev i samtiden hyppigt udpeget som årsag til disse vanskeligheder, men der blev også peget på interne ledelsesmæssige stridigheder ved værfterne. De forandrede rammevilkår, der begyndte at gøre sig gældende i 1960'erne, blev forstærket i de følgende årtier. Fra begyndelse af 1980'erne blev stadig flere værfter, som et resultat heraf, tvunget til at dreje nøglen om. I rask rækkefølge lukkede således nybygningsværfterne i Helsingør, Nakskov, Aalborg, og i 1996 også - den tidligere juvel i dansk erhvervsliv - B&W i København.

Ved årtusindeskiftet lukkede endnu et værft - Danyard i Frederikshavn - hvorefter Lindø kom til at stå tilbage som Danmarks eneste værft med kapacitet til at bygge store skibe. I 2001 var omkring 2.000 beskæftiget ved Lindø, der således beskæftigede cirka 50 procent af landets dengang knap 4.000 værftsarbejdere.²

Historien om den danske værftsindustri - som den er skitseret i det ovenstående - er den klassiske historie om storhed og fald. Historien er i sin grundfortælling ikke unik dansk, men alment gældende for størstparten af de europæiske skibsbygningsnationer, der har oplevet, at denne industri er svundet ind til kun at være en skygge af tidligere tiders storhed.

Af tabel 1 fremgår det præcist, hvordan denne udvikling har udfoldet sig i de sidste små 30 år. Tallene for Danmark viser, at antallet af værftsarbejdere fra 1975 til 2001 er faldet fra 15.300 til 3.680. Udover den danske udvikling er det værd at bemærke den overordentlige kraftige nedgang i værftindustriens arbejdsstyrke i Storbritannien og i Sverige. Fra at have beskæftiget

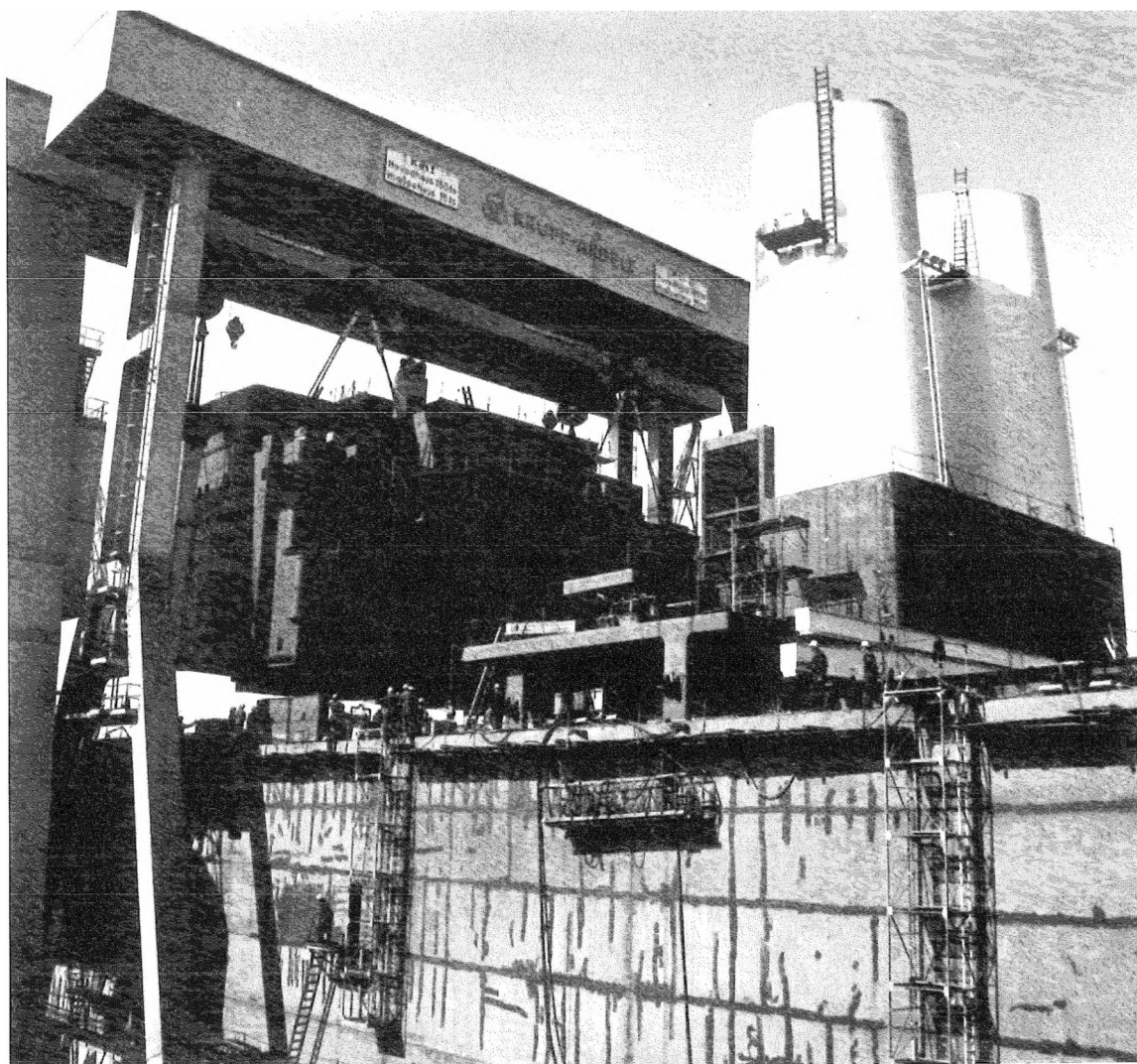
omkring 25.000 værftsarbejdere i 1975 reduceredes den svenske værftsindustri således til kun at beskæftige omkring 200 i 1995. For disse tal, såvel som for de øvrige tal i oversigten, gælder imidlertid en række forbehold. For det første er der ikke tale om en egentlig officiel statistik med en heraf følgende central statslig styring og standardisering - tallene er udelukkende udtryk for indberetninger fra AWES medlemmerne. Sidstnævnte betyder også, at svingninger i medlemsskaren, der ikke nødvendigvis relaterer sig til værftslukninger, har haft indflydelse på tallene. Trods disse forbehold turde tendensen imidlertid være klar. Alene i de fem fremhævede lande er mere end 120.000 værftsarbejdere blevet arbejdsløse i perioden. For Danmark er tallet lidt over 11.000 - et beskedent tal sammenlignet med de øvrige lande, men et tal, der i en dansk kontekst, uundgåeligt vækker til eftertanke. Dette gælder ikke mindst med tanke på, at store dele af udviklingen endnu kun er svagt belyst. Nærværende artikel søger på denne baggrund, dels at skitsere hovedlinjerne i den tidligere forsk-

Tabel 1. Oversigt over beskæftigelsen i dele af den europæiske værftsindustri 1975-2001.

Land	1975	1985	1990	1995	2001
Danmark	15.300	9.090	6.780	7.360	3.680
Sverige	25.000	6.168	533	203	-
Storbritannien	48.272	13.102	6.125	4.000	2.500
Norge	16.500	6.000	11.910	6.160	6.000
Tyskland	47.413 ¹⁾	22.260 ¹⁾	19.187	23.250	18.300

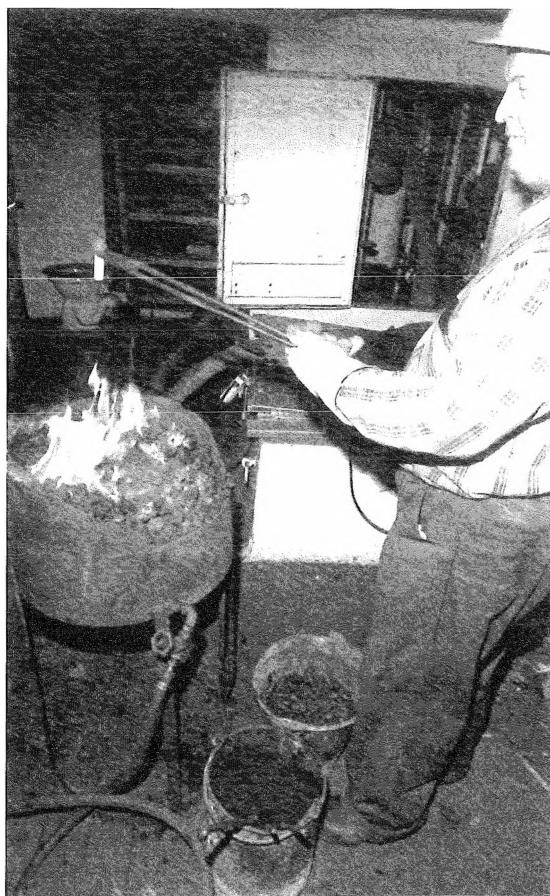
Kilde: Association of European Shipbuilders and Shiprepairers (AWAS), Annual Report 2002.

1) Tal inkluderer både Øst- og Vesttyskland.



Større ØK skib under bygning, billedet er taget på B & W i starten af 1970'erne og skibet er enten SELANDIA eller JUTLANDIA.
(Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet).

*Larger EAC (Danish East India Company) ship being built, the picture is taken at B & W at the start of the 1970's and the ship is either the SELANDIA or the JUTLANDIA.
(Photo: The Fisheries and Maritime Museum.)*



Nitterne varmes over smedens esse. Billedet er fra en serie der viser nitteteknikken, alle fotos er optaget på Helsingør Skibsværft. (Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Rivets are warmed over the smith's forge. The picture is part of a series showing rivet techniques and all the photos are taken at Elsinore Shipyard. (Photo: The Fisheries and Maritime Museum.)

ning, dels at give en række bud på nogle elementer til en samlet syntese om værftsindustrien.

Tidligere forskning

Rettes opmærksomheden mod den tidligere forskning, så er det indledende værd at bemærke, at der foreligger en rig mængde jubilæumsskrifter og lokalhistorisk litteratur, der omhandler danske værftsindustrielle virksomheder. Disse bringer næsten alle værdifulde brikker til det samlede billede af den danske værftsindustri.³ Til disse værker kommer også en række mindre småartikler, der behandler dele af den her berørte periode. En sådan er Lars Heides artikel om europæisk skibsbygning 1880-1950 bragt i *Erhvervshistorisk Årbog 1993*.⁴ Samlet set er det imidlertid et fåtal af de nævnte værker, der giver sig i kast med de større udviklingslinjer. Her er det i stedet Ole Langes bøger om Lauritzen-koncernen og B&W, der tiltrækker sig opmærksomhed.⁵

Begge tager fat i virksomheden set fra det ledelsesmæssige perspektiv. Det er spillet om magten i virksomhederne, der er det centrale, og Lange har et godt blik for de konflikter, der udfolder sig - samt deres latente potentiale. Også detaljeringsgraden i analyserne er imponerende - det gælder ikke mindst i forbindelse med behandlingen af B&Ws ejerskabsforhold under GIMCO-affæren. Samlet lever bøgerne således udmærket op til deres præmisser og leverer et farverigt billede af to større enkeltvirksomheder inden for den danske værftsindustri. Når dette er sagt, så må der også peges på, at der relativt ensidigt foku-

seres på sammenspillet mellem de danske værfter og rederierne som forklaringsparadigme for værftsindustriens udviklingen. Dette synes at være en myte, det er værdt at udfordre. Ikke blot i den danske kontekst, men også internationalt. Det er således intuitivt klart, at værfterne og rederierne har udviklet sig hånd i hånd med staten, og at staten derfor også må tillægges større vægt, end hvad der hidtil har været tilfældet.

Udover Ole Langes værker beskæftiger også *Dansk Søfarts Historie* sig med værftsindustrien i tiden efter 1945. Over i alt 22 sider, fordelt på bind seks og syv, redegøres der for hovedtrækkene i udviklingen.⁶ Der er ikke tale om nogen dybdegående redegørelse, dertil har pladsen været for begrænset og de overordnede prioriteter for afvigende. Dette til trods har forfatterne formået at få trukket de væsentligste enkeltheder frem. Hvad der er særligt

Der arbejdes med rørgennemføringen ved et skot.
(Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Work is being done on a pipe lead-in at a bulkhead.
(Photo: The Fisheries and Maritime Museum.)



interessant i denne sammenhæng er, at forfatterne i det afsluttende afsnit har valgt at belyse forholdet imellem staten og værftsindustrien og her indirekte peger på den betydning statens involvering i værftsindustrien har haft.⁷ Dette er måske sket netop i erkendelse af, at dette aspekt tidligere har været overset i forskningen.

Det turde være interessant med en analyse af værftsindustrien set som ét hele, hvor både materiale fra de centrale myndigheder, de enkelte værfter, rederier, og de relevante erhvervsorganisationer inddrages. En sådan analyse ville formentlig kunne bidrage væsentligt til en samlet syntese om værftsindustriens udvikling. Det rejser sig dog næsten øjeblikkeligt som et spørgsmål, hvilke elementer en sådan analyse bør indeholde? I det følgende fremhæves tre elementer, som kan betragtes som værende centrale. Det drejer sig først og fremmest om statsstøtten og kreditordningerne, dernæst om værftsindustriens betydning for underleverandørerne, og endeligt den danske værftsindustriens rolle som førende på det teknologiske område.

Statstøtte og kreditordninger

Oprettelsen af skibskreditfonden i 1961 markerer starten for staten som en professionel medspiller i værftsindustriens udvikling i efterkrigstiden. Skibskreditfonden havde til formål at sikre gunstig finansiering for de redere, der bestilte nybygninger, og havde således karakter af indirekte statsstøtte til skibsværfterne. Den indirekte støtte synes fra begyndelsen at have været den fortrukne metode til subsidiering fra statens side. Derfor er det ikke overrasken-

de, at et nogenlunde samtidigt statsinitiativ ses at have været gunstige toldgodtgørelsesbestemmelser for værftsindustrien.

Et fuldstændigt klart billede af hele statsstøtteområdet er det imidlertid vanskeligt at give. Dette synes ikke mindst at være tilfældet, når der ses på forholdene i 1980'erne og 1990'erne. Her synes det at have været et gennemgående fællestræk, at forskellige særordninger, såsom inflationsgarantiordningen og rentestøtteordningen, har afløst hinanden. Hvortil kommer, at en del af de gældende regler er blevet udsat for en mere eller mindre kreativ håndtering fra værfternes side - her tænkes især på den såkaldte datterselskabsmodel eller Helsingørmodel - der har haft som resultat, at værfterne har kunnet høste en ekstra profit.⁸

En nøjere historisk undersøgelse af statsstøtten til værftsindustrien vil formentlig kunne bringe nyt for dagen på flere forskellige niveauer, og måske ikke alle lige egnede til offentlighedens skarpe søgelys. I samme åndedrag må det dog siges, at det efter al sandsynlighed vil være vanskeligt at vurdere, hvordan støtten har påvirket den samlede udvikling i værftsindustrien. Her vil man formentlig blive henvist til en nøgtern konstatering af, at støtten ikke har kunnet forhindre en række værftslukninger.

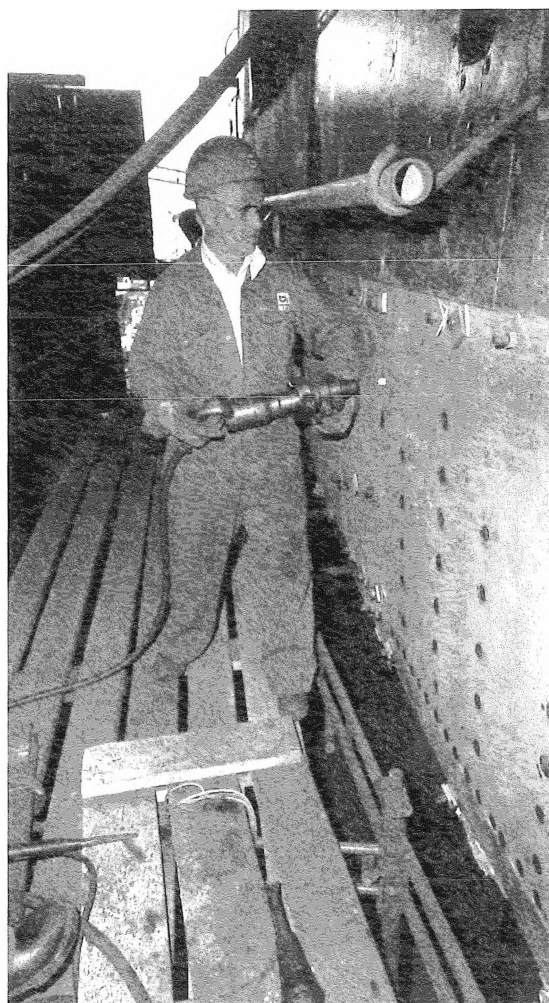
Underleverandører

I hele perioden fra 1945 har den danske værftsindustri været involveret med underleverandører, der har kunnet bidrage med en specialiseret kunnen. For den første del af perioden er det imidlertid relativt uklart,

hvor stor en rolle underleverandørerne har spillet. Det er dog formentlig fuldt ud korrekt at hævde, at underleverandørerne i de sidste par årtier har haft større betydning for værftsindustrien end nogensinde før, og dette udsagn gælder formentlig både efter international og efter dansk målestok. Tal fra Skibsværftsforeningens årsberetning fra 2002 viser da også, at omsætningen af den europæiske maritime underleverandørindustri er knap det dobbelte af værfternes, og arbejdsstyrken er på ca. 240.000 personer; medens værftsindustriens arbejdsstyrke er på ca. 90.000.⁹

Disse tal indikerer, at der på en europæisk målestok eksisterer en høj grad af afhængighed imellem værfts- og leverandørindustri. Heraf følger også, at der kan forventes betydelig ringeffekter, når værftsindustrien rammes af økonomiske tilbageslag. Et klassisk eksempel herpå er Sverige, hvor en stor mængde underleverandører er blevet tvunget til at lukke eller omstille produktionen, da værftsindustrien i løbet af tiåret fra 1975 til 1985 næsten forsvandt. For Danmark tyder nyere undersøgelser imidlertid på, at værftsindustrien ikke har helt den samme vitale betydning for underleverandørerne. Hver arbejdsplads på et dansk værft giver således ca. 0,7 arbejdspladser hos underleverandørerne. For industrien som helhed giver en arbejdsplads ca. 0,9 arbejdspladser i andre erhverv.¹⁰

Selvom værfterne på den baggrund næppe kan siges at være centrale for de relaterede erhverv, må det dog understreges, at det ikke kan udelukkes, at enkelte virksomheder og visse specialiserede delindustrier er afhængige af skibsværftsindustrien. Et af



Der hamres nitter. Billedet er fra samme billedserie fra Helsingør Værft som tidligere nævnt. (Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Rivets being hammered in. The picture is from the same series from Elsinore Shipyard as mentioned above.

(Photo: The Fisheries and Maritime Museum.)

de spørgsmål, der rejser sig i forlængelse heraf, er, hvordan relationen mellem værfterne og underleverandørerne har udviklet sig over tid? Et andet spørgsmål, der trænger sig på, er, hvilke konsekvenser værftskrisen har haft for underleverandørerne?

Dansk værftsindustri som teknologiførende

Når man betragter den danske værftsindustri i efterkrigstiden, ses der flere perioder, hvor de danske værfter har optrådt som teknologiførende, og som sådan har været model for udviklingen i øvrige værftsnationer. Et tidligt eksempel herpå er kendt fra Norge, hvor danske ingeniører under krigen hjalp med rekonstruktionen af Bergens Mekaniske Verksted (BMV), og via dette arbejde fik gjort nordmændene opmærksom på fordelene ved at benytte svejsning og lægge om til sektionbygning. Det var på baggrund af denne ekspertise, at Norge i løbet af 1950'erne var i stand til at opbygge en internationalt set fuldt konkurrencedygtig værftsindustri.¹¹

Det må dog i forlængelse af ovenstående påpeges, at selvom danske ingeniører tidligt stod som eksperter inden for svejsning og sektionbygning, blev ingen af disse processer alment udbredte på danske værfter før i 1950'erne. Og reelt eksisterer der mange indiker på, at den danske værftsindustri rolle som teknogiledende aftog i årtierne efter krigen. Værftsindustrien har dog fortsat haft et højt teknologisk stade, som et resultat af, at de danske redere var hurtige til at erkende, at den danske skibsfarts muligheder for at kunne hævde sig på det internationale marked primært lå i udnyttelsen af den nyeste maritime tekno-



Der gives et sidste »finish« i form af bemaling.
(Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet).

*A dab of paint to give the last finish.
(Photo: The Fisheries and Maritime Museum.)*

logi. De danske redere var i forhold til så mange andre teknologisk progressive og ses flere gange at være de første, der gav sig i kast med nyudvikling. Skoleeksemplet herpå er Lindøværftet, der op igennem 1960'erne og 1970'erne satte en række helt nye standarder for den danske værftsindustri ved blandt andet at bringe brugen af edb ind i arbejdsprocesserne.¹²

De danske værfters teknologiske aktiver i efterkrigstiden ses at have gjort industrien som ét hele internationalt konkurrencedygtig, når det gjaldt ikke-standardbyggede skibe. Det er imidlertid et åbent spørgsmål om dette, kombineret med den nævnte teknologioverførelse, gjorde den danske værftsindustri teknologiførende? Eller om den danske værftsindustri faktisk allerede i 1930'erne - med udviklingen af standard og seriebyggede skibe - havde udspillet sit teknologiske potentiale?

Sammenfatning

Sammenfattes de nu fremlagte spørgsmål og idéer, er hovedbudskabet klart. Den »tredje spiller« skal bringes på banen. Staten bør - på linje med værfterne og rederierne - integreres i efterkrigstidens værftshistorie. Udviklingen i værftsindustrien må ses i en helhedsbetragtning, hvor spillet imellem værfter og rederierne ganske vist

udgør en vigtig brik, men samtidig indgår i en større kontekst, hvor statsregulering og institutionelle påvirkninger har en central rolle. Set i dette perspektiv vil der formentlig kunne drages væsentligt nyt frem om værftsindustriens påvirkninger af det omgivende samfund. En sådan, mere samlet syntese om værftsindustrien vil formentlig også være velegnet til at åbne op for en mere generel og stærk tiltrængt debat om den innovative stat.

Afsluttende må det tilføjes, at det altid er fristende at overdrive den hidtidige forsknings - måske - let skævvredne forestillinger. Og samtidig er det som bekendt ulig nemmere at rive ned, end det er at bygge op. Det er indrømmet, at nærværende artikel befinder sig i denne farezone og givetvis fokuserer relativt ensidigt på at pille ved den traditionelle udlægning af værftsindustrien - med det mål at fremme nye idéer og spørgsmål. Det indrømmes også, at der ses snævert på den danske udvikling uden mange sideblik til den - for værftsindustrien så vigtige internationale udvikling. Derfor skal nærværende artikel kun opfattes som en foreløbig skitsering af en række problematiske aspekter ved det billede, der hidtil er blevet givet af den danske værftsindustriens udvikling i perioden efter 1945.

Noter

- ¹ Lars Heide: *Europæisk skibsbygning 1880-1950 : fra stålskibenes indførelse til skibsbyggeriets begyndende industrialisering*, i Erhvervshistorisk Årbog 1993, 61ff.
- ² Ovenstående gennemgang bygger i alt væsentligt på: Frank A. Rasmussen; Bent Vedsted Rønne; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 6, 2000, 33-48; Hans Jeppesen; Svend Aage Andersen; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 7, 2001, 43-48;161-165; Ole Lange: *Juvelen der blev til skrot : kampen om B&W 1945-1996*, 2002.
- ³ Eksempler herpå er Erik Møller Nielsen: *90 år på en ø - om A/S Svendborg Værft*, i Årbog for Svendborg & Omegns Museum 1997, 98-145; Bent Jørgensen: *Helsingør byggede skibe i 100 år: nybygninger fra værftet i Helsingør 1883-1983 og træk af skibenes og værftets historie*. 1983; Ole Bergh: *Aalborg Værft gennem 75 år*, 1987; Hanne Poulsen: *Helsingør Værft 1882-1982*, i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1982, 84-164.
- ⁴ Lars Heide: *Europæisk skibsbygning 1880-1950: fra stålskibenes indførelse til skibsbyggeriets begyndende industrialisering*, i Erhvervshistorisk Årbog 1993, 61-92.
- ⁵ Ole Lange: *Juvelen der blev til skrot : kampen om B&W 1945-1996*. 2002; Ole Lange: *Logbog for Lauritzen 1884-1995: historien om konsulen, hans sønner og Lauritzen Gruppen*. 1995.
- ⁶ Frank A. Rasmussen; Bent Vedsted Rønne; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 6, 2000, 33-48; Hans Jeppesen; Svend Aage Andersen; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 7, 2001, 43-48;161-165.
- ⁷ Hans Jeppesen; Svend Aage Andersen; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 7, 2001, 163-164.
- ⁸ Hans Jeppesen; Svend Aage Andersen; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 7, 2001, 164.
- ⁹ Skibsværftsforeningen: Beretning for virksomhedsåret 2001/2002, 46.
- ¹⁰ Konkurrencestyrelsen: Konkurrencebegørelse 2002, kapitel 9 Statsstøtte - God eller dårlig erhvervspolitik. Elektronisk version: <http://www.ks.dk/publikationer/konkurrencebegørelsen/kr2002/>
- ¹¹ Det nævnte eksempel er beskrevet i Roar Høstaker: *Shipbuilding and politics of production: a Norwegian case 1935-1955*, 1993.
- ¹² Se bl.a. Hans Jeppesen; Svend Aage Andersen; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 7, 2001, 46.

Litteratur

- Bergh, Ole: *Aalborg Værft gennem 75 år*. Ålborg 1987.
- Heide, Lars: *Europæisk skibsbygning 1880-1950 : fra stålskibenes indførelse til skibsbyggeriets begyndende industrialisering*, i Erhvervs-historisk Årbog. Bd. 43 , 1993, s. 61-92.
- Jeppesen, Hans; Svend Aage Andersen; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 7, København 2001.
- Jørgensen, Bent: *Helsingør byggede skibe i 100 år. nybygninger fra værftet i Helsingør 1883-1983 og træk af skibenes og værftets historie*. Helsingør 1983
- Konkurrencestyrelsen: *Konkurrenceredegørelse 2002*. København 2002.
- Lange, Ole: *Juvelen der blev til skrot : kampen om B&W 1945-1996*. København 2002
- Lange, Ole: *Logbog for Lauritzen 1884-1995 : historien om konsulen, hans sønner og Lauritzen Gruppen*. København 1995.
- Nielsen, Erik Møller: *90 år på en ø - om A/S Svendborg Værft*, i Årbog for Svendborg & Omegns Museum, 1997, s. 98-145.
- Poulsen, Hanne: *Helsingør Værft 1882-1982*, i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1982, s. 84-164.
- Rasmussen, Frank A; Bent Vedsted Rønne; Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, Bd. 6. København 2000.
- Skibsværftsforeningen: *Beretning for virksomhedsåret 2001/2002*. København 2002

The Danish shipbuilding industry since 1945

Summary

In the last half of the twentieth century the Danish shipbuilding industry - like many other European shipbuilding industries - went through dramatic changes. From being an industry of major importance in the 1950's and 60's in the following decades the Danish shipbuilding industry rapidly declined to a level, where, by the turn of the millennium, only one major shipyard was still in business. Eventhough the impact of these changes were severe in both economical terms and in terms of joblosses, so far only a few studies have dealt with the subject. Thus, more topics needs a closer examination, before a substantial hypothesis of the development can be made. In the present article the author identifies three such topics, namely state subsidies, the importance of the shipbuilding industry to the subcontractors and finally the technological leading role of the shipbuilding industry.

The first of the above mentioned topics, the state subsidies, comes into play from the beginning of the 1960's. At this point in time the State apparatus, inspired by the general tendencies in the global shipbuilding industry, started to offer different forms of indirect economic help for the shipbuilding industry. There seems to be a wide acceptance of the importance of the state subsidies in the development of the shipbuilding industry. However, so far there has been no attempts to deal with the subject in detail. Therefore it seems obvious to ask, where, when and how the State subsidies played a role.

When it comes to the importance of the shipbuilding industry to the subcontractors there is also a number of questions still needing to be asked.

On a European level it is common knowledge that the decline of the shipbuilding industry caused several subcontractors to close or to

switch-over their production. A very clear-cut example of this is the Swedish shipbuilding industry in the late 1970's. However, in Denmark the development has been quite different. Thus, new surveys on the general industrial development in Denmark show that the number of subcontractors being totally dependent of the shipbuilding industry, has been exceptionally low compared to other European nations. There might be several reasons for this, but before further studies are made we will not know exactly what caused this difference, hence we will not know what made the Danish subcontractors more capable of survival when the shipbuilding industry vanished.

The third and final topic that needs to be adressed is the technologically leading role of the Danish shipbuilding industry. During the 1940's Danish shipbuilding engineers played an import role in the spread of knowledge on new welding techniques. Later on in the 1960's some of the Danish shipyards also became leading in the use of computer techniques, allowing Denmark to become competitive when it came to building highly specialized vessels. Eventhough these feats seems impressive it is still an open question, whether the Danish shipbuilding industry actually can be seen as a »technological leader«, or whether the Danish shipbuilding industry had had its days in the pre World War II era.

In conclusion the message is clear. To compose a more complete picture of the development of the Danish shipbuilding industry in the years since 1945, an integration of the role of the State is strongly nedded. The development of the shipbuilding industry must be seen in its entirety. The interaction between shipyards and the shipping companies is of course still important, but the interaction needs to put in a framework, where

state regulations and institutional impacts, are included as vital to the development. Seen in such a perspective we might be given new and important information on the shipbuilding industry and its impact on the surrounding society.

Søren Thirslund: DECCA NAVIGATOR i 50 år

Forfatteren har gennem årene skrevet mange artikler om navigationens historie til årbøgerne, og hans arbejde for udbredelsen af kendskabet til navigationen gennem foredrag, bøger og videoer overflødig gør nærmere præsentation.

Indledning

Mange betydningsfulde opfindelser bliver gjort, når der er krig, hvor ingen pris er for høj, når det gælder om at forbedre sin stilling over for en fjende. Dette så vi tydeligt under de to store verdenskrige, og især under den sidste.

Under første verdenskrig fik radiokommunikationen og radiopejleren stor betydning, men dette var for intet at regne imod den udvikling, der skete før og under verdenskrigen 1939-45. Både Tyskland og de allierede havde elektroniske instrumenter, der kunne varsle om flyangreb, men de allierede var overlegne i udviklingen af radaren, hvilket har haft den største betydning under søslagene. Dette vidunderlige instrument kunne jo »se« gennem tåge og endda længere, end øjet rakte. Det kunne advare mod kollisionsfare, og man kunne bestemme sin position med det under sejlads nær land.

Et kuriosum skal nævnes. I 1933 kolliderede grønlandsskibet m/s DISKO med et isfjeld. Det var på den såkaldte direktørrejse, hvor mange af Styrelsens folk var med. Hel-

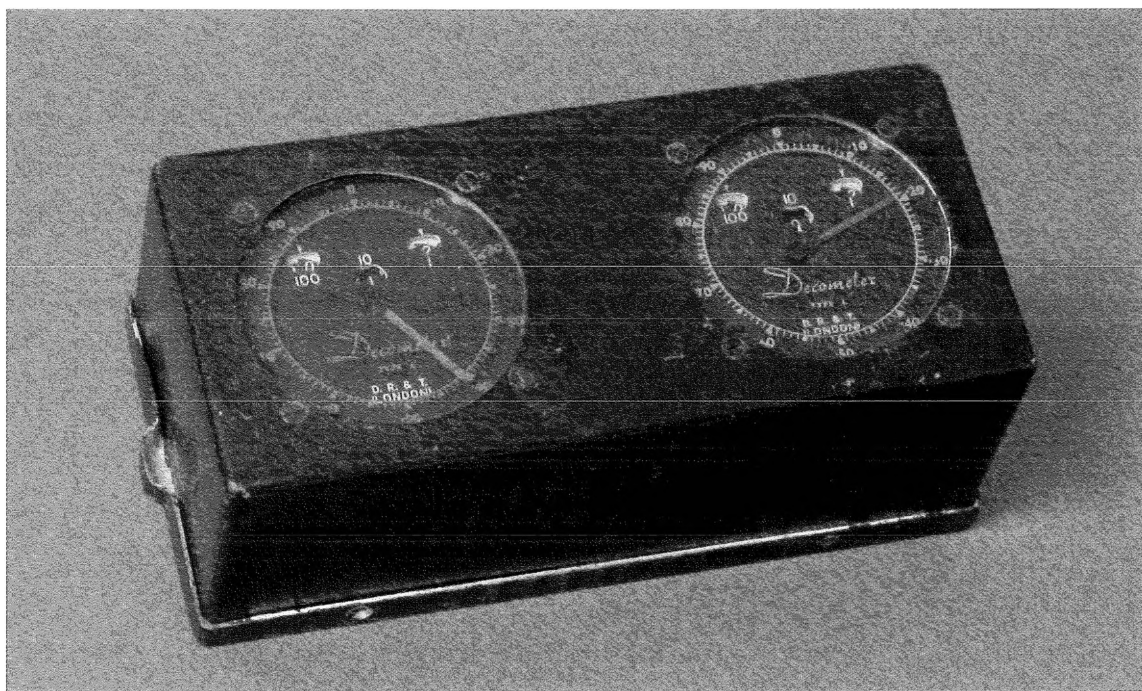
digvis var skaden på DISKO ikke større, end at man efter en midlertidig reparation kunne fuldføre rejsen, men hændelsen gjorde, at man satte meget ind på at fremskaffe et instrument, der kunne varsle om is forude. Et tysk firma meldte sig med noget, der vel kan forklares som et vandret ekkolod. Det blev anbragt på forkanten af DISKOs bro og pegede over mod Nyhavn.

Instrumentet gav fin refleks af kajen på den anden side af havnen og det store pakhús, ja helt ind til Kongens Nytorv, men så skete der det, at instrumentet uden nogen forklaring blev nedtaget og hjembragt. Dette var vel en slags forløber for radaren, men tyskerne fik den aldrig videreudviklet til noget, der lignede de Allieredes navigationsradar.

Radaren udsendte radiosignaler, hvilket under krigsforhold var en ulempe, da disse kunne observeres af fjenden, og derfor måtte dette instrument benyttes med stor forsigtighed. Der opstod et behov for et instrument, som »kun« krævede modtagning af radiosignaler. Et sådant instrument havde den unge amerikaner, William O'Brien, allerede udviklet i U.S.A i slutninger af 1930'erne.

Historien

O'Brien havde fra tidlig alder eksperimen-



De tidligste DECCA-modtagere havde kun to decometre, der kunne vise signalerne fra en master- og en slavestation. Instrumenterne var installeret i nogle gamle gasmålere. Det var denne type, der blev brugt ved minstrygningen før invasionen i Nordfrankrig i 1944.

(Foto H&S)

The earliest DECCA receivers had only two decometers, which could show the signals from a master and a slave station. The instruments were installed in some old gas meters. This was the type that was used for minesweeping prior to the invasion of Northern France in 1944.

(Photo DMM)

teret med radioteknik, og under sine eksperimenter opdagede han, at man ved at måle faseforskellen mellem radiosignaler udsendt samtidig fra en masterstation og to slavestationer kunne få en meget nøjagtig position.

Da krigen brød ud i 1939, fik denne opfindelse stor betydning. Et instrument udviklet efter O'Briens opdagelser kunne anbringes i et fly eller et skib, og på instru-

mentets visere kunne man aflæse tal, der svarede til nogle kurver i specielle søkort, og dermed fastslå en nøjagtig position og det, uden at det kunne opdages af fjenden. Princippet i hyperbolsk navigation var hermed opfundet.

Harvey F. Schwartz, en studiekammerat til O'Brien, arbejdede for det engelske radio- og grammofonelskab DECCA, og O'Brien fortalte ham om sine forsøg. I 1940 skaffe-

de DECCA penge til nogle realistiske forsøg i Californien. De faldt meget fordelagtige ud, og da direktøren for det engelske DECCA erfarede dette, blev O'Brien og Schwartz kaldt til London.

I England fortsattes udviklingen af O'Briens opfindelse til et brugbart instrument. Man fik indstillet masterstation og slavestationer til at udsende deres signaler samtidig, og faseforskellene mellem master og

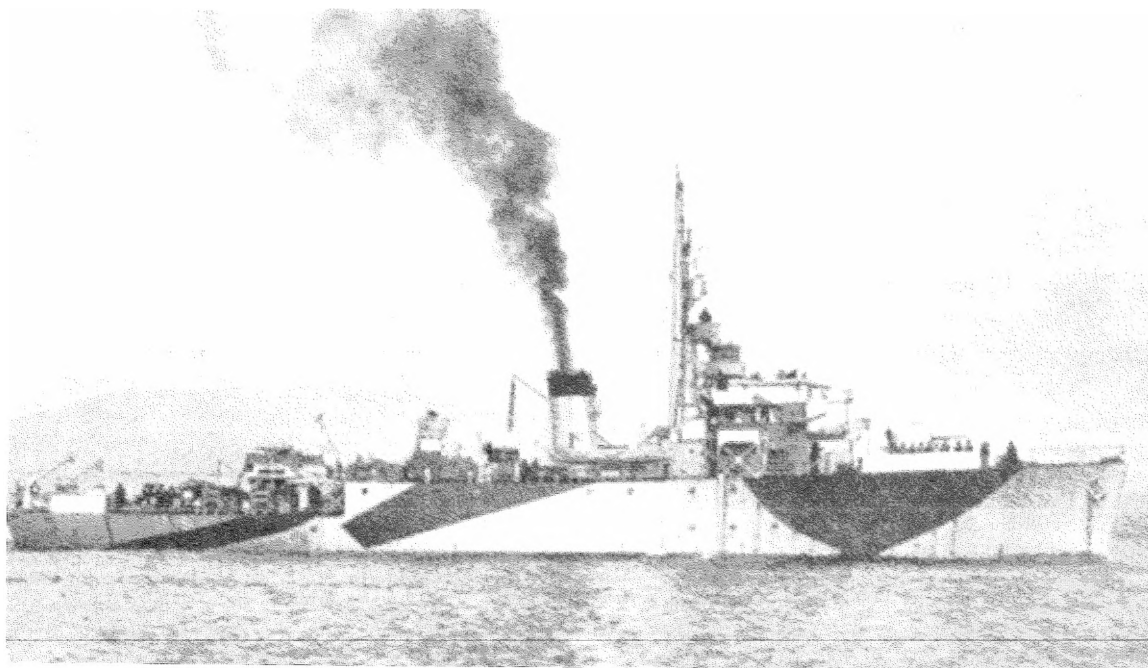
slave kunne aflæses på nogle ure, der var installeret i nogle kasserede gasmålere. Systemet fik kælenavnet gasmålernavigation. Det har fulgt det lige siden, men urene kom senere til officielt at hedde decometre, og systemet blev udstyret ned en masterstation og tre slavestationer. Faseforskellen blev grafisk konstrueret i nogle specielle søkort, hvor linjer gennem punkter med samme forskel fremstår som hyper-

HMS VESTA, der før invasionen i Normandiet minestrøg invasionsflådens rute tværs over Kanalen og under dette arbejde var et af de tidligste skibe til at udnytte DECCA NAVIGATOR hjælpemidlet.

(Foto fra Decca Navigator publikation 23M/4247/5.69)

HMS VESTA. Before the invasion of Normandy it swept the route the invasion fleet would take across the Channel for mines, and during this work it was one of the earliest ships to use the DECCA NAVIGATOR aid.

(Photo from the Decca Navigator publication 23M/4247/5.69)



bler, og skæringspunktet af kurverne repræsenterer skibets position.

Et af de første realistiske forsøg blev gjort for at orientere det engelske Admiralitet om instrumentets egnethed til skibe og fly. Det foregik ved Sydengland, hvor en hollandsk trawler sejlede 50 sømil udelukkende på instrumentets observationer, og demonstrationen vakte stor interesse. I 1944 blev det atter afprøvet i farvandet mellem England og Irland, og nu blev det anerkendt klar til brug.

Instrumentet kom til at hedde DECCA NAVIGATOREN, og med dets første store opgave gik det ind i historien. Man skulle sikre minestrygningen i den Engelske Kanal før den store invasion i Nordfrankrig i sommeren 1944. Om bord i minestrygeren VESTAL blev instrumentet installeret. Føreren af skibet var kaptajnløjtnant Oliver Dawkins, der på invasionsnatten skulle lede hele minestrygningsflotillen. Dawkins fortæller: »Vi måtte kæmpe mod usædvanligt stærkt tidevand. De tikkende »blå gasmålere« viste, hvordan vi skulle korrigere vor kurs. Klokkeren 0325 var sidste markeringsbøje sat ud. Vi havde fundet den rette strandbred i rette tid og faktisk trukket en ret linje tværs over Kanalen i nattens mørke.«

O'Brien havde i sin lejlighed i London på de blå gasmålere modtaget DECCA-signalerne, og hans livs opfindelse havde bestået sin prøve. Han har imidlertid næppe på dette tidspunkt forestillet sig, hvor stor betydning dette navigationsinstrument skulle få efter krigen, endsiges hvor meget hans opfindelse har hjulpet til at gøre navigationen sikrere. Et paradoks skal nævnes. O'Brien's omgangskreds i London fortæl-

ler, at han totalt manglede stedsans. Ofte måtte han ringe til venner og fortælle, hvad der stod på gadeskiltene, så de kunne komme og hente ham.

Projektet var naturligvis under krigen en militær hemmelighed, og de damer, der udregnede og konstruerede kurverne, arbejdede i par, og der var bevæbnet vagt om dem hele tiden. Der blev kun konstrueret kurver for det område, hvor invasionen skulle foregå, og der blev kun fremstillet 19 instrumenter, som blev benyttet i minestrygerne med stor succes. Dagen efter, at invasionen var startet, blev systemet stoppet, da man var bange for, at tyskerne skulle opdage dette vigtige instruments virkemåde.

Systemets store nøjagtighed vakte naturligvis interesse, og efter krigen blev systemet frigjort og kunne så benyttes af handelsflåden. I november 1945 blev det britiske THE DECCA NAVIGATOR Co. Ltd. oprettet. Den 22. Juli 1946 gav det britiske transportministerium tilladelse til, at den første sydøstengelske kæde blev oprettet. Samtidig kom 25 anlæg om bord i handelskibe.

Den danske direktør for DFDS, H.G. Garde læste om DECCA i aviserne, og han indså med det samme, hvor stor betydning dette instrument ville kunne få i danske farvande. Her kunne kun navigeres i de minestrøgne ruter grundet de mange ueksploderede magnetiske miner, der havde været kastet under krigen. I juni 1946 rejste Garde til London, og en af DECCAs ledende folk, Captain E. Fennessy, demonstrerede instrumentets nøjagtighed om bord i en yacht på Themsen.

Gardes kontakt med DECCA resulterede

i, at et instrument blev sat om bord i m/s KRONPRINS FREDERIK, der således blev det første danske skib med DECCA NAVIGATOR, og Garde indledte undersøgelser af, hvordan man kunne få en dansk DECCA-kæde oprettet. Der havde været drøftelser om at få oprettet en kæde i Sverige, men det må nok tilskrives direktør Gardes ihærdige forarbejde, at den første kæde uden for England blev lagt i Danmark.

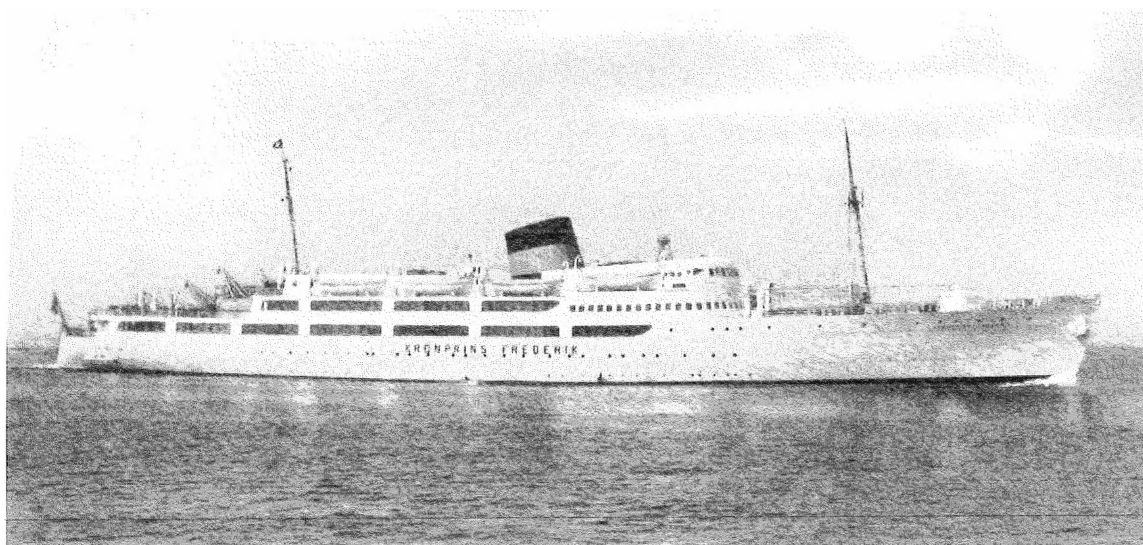
Der var stor interesse for projektet, og den 15. september 1947 blev det danske DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB oprettet. Bestyrelsen bestod af fhv. trafikminister M. N. Slebsager, ingeniør Aage

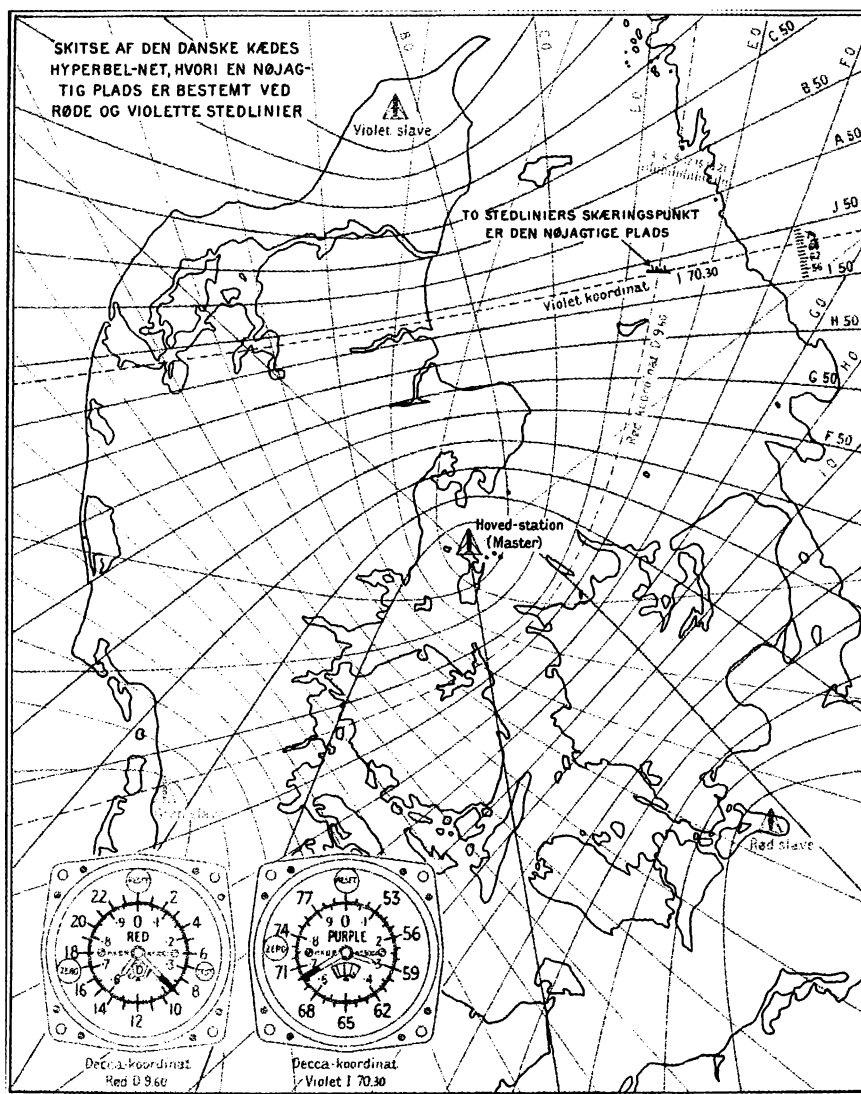
Rothenborg, direktør H. G. Garde, kommandør Peter Jensen, Søkortarkivet og chefen for admiralitetskontoret, orlogskaptajn A. P. Lind. Selskabets første direktør blev dr. techn. P. Brüel.

Der begyndte nu et stort arbejde med at finde det gunstigste sted for systemets masterstation, og man valgte Nordby Hede på Samsø, som under krigen havde været benyttet meget til nedkastning af våben fra England. Til den røde slavestation valgte man Klintholm på Møn. Den grønne station blev anlagt 7 km nord for Højer ved Tønder, og den violette blev anlagt 5 km øst for Hjørring. Nu ankom de fire 100

DFDS rutebåden m/s KRONPRINS FREDERIK, bygget i 1941. Det var det første danske skib, der i 1946 blev udstyret med en DECCA NAVIGATOR modtager.
(Foto H&S)

*DFDS liner M/S KRONPRINS FREDERIK, built in 1941. In 1946 it became the first Danish ship to be equipped with a DECCA NAVIGATOR receiver.
(Photo DMM)*





Hyperbler, der angiver bestemte værdier af fase-differencer mellem master- og slavestation, og som radiomodtagerens decometre vil vise navigatøren. De tre slavestationers farve: rød, grøn og violet er vist med tilhørende lane-tal.

(Tidlig tegning uden oprindelse på, H&S arkiv)

Hyperbola that give specific values for phase differences between the master and the slave station and which the radio receiver's decometers will show the navigator. The colours of the three slave stations, red, green and purple, are shown with corresponding lane numbers. (Early drawing of unknown origin, DMM archives.)

meter høje master fra England, og derefter alt det øvrige materiale. Sendermasternes position blev nøjagtigt bestemt trigonometrisk. Der var gjort meget for at sikre en høj effektivitet, og der var reserver af alle de vigtigste komponenter.

Hovedkontoret blev bemanded med civilingeniør Sven F. Dorph Petersen og installatør Ole Eckert. Bestyrerne af de danske stationer blev alle udvalgt mellem telegrafister, der havde været ansat i Dansk Radio A/S. På Samsø Carl Bach, på Møen Kaj S. Svensen og på Højer Johan Peter Skov, og hver havde 4 assistenter, der gik 3 x 8 timers vagt. Desuden var der en til to medhjælpere. På Samsø var Asger Skovgaard ansat som maskinmester. Assisterne var elektromekanikere, elektrikere, maskinister, telegrafister m.v.

Det havde været meningen at åbne den danske kæde 1. Januar 1948, men grundet den lange, strenge isvinter blev man forsinket. I marts kunne man omsider begynde prøvesendinger. Det danske opmålingsskib FREJA blev udstyret med en DECCA-modtager, og nogle fine, men også overraskende resultater fremkom. Man fandt f.eks., at Anholt lå 100 meter forkert i vore søkort. Man opdagede også, at når man gik under Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen kunne decometrene stå stille. Derefter løb de for stærkt.

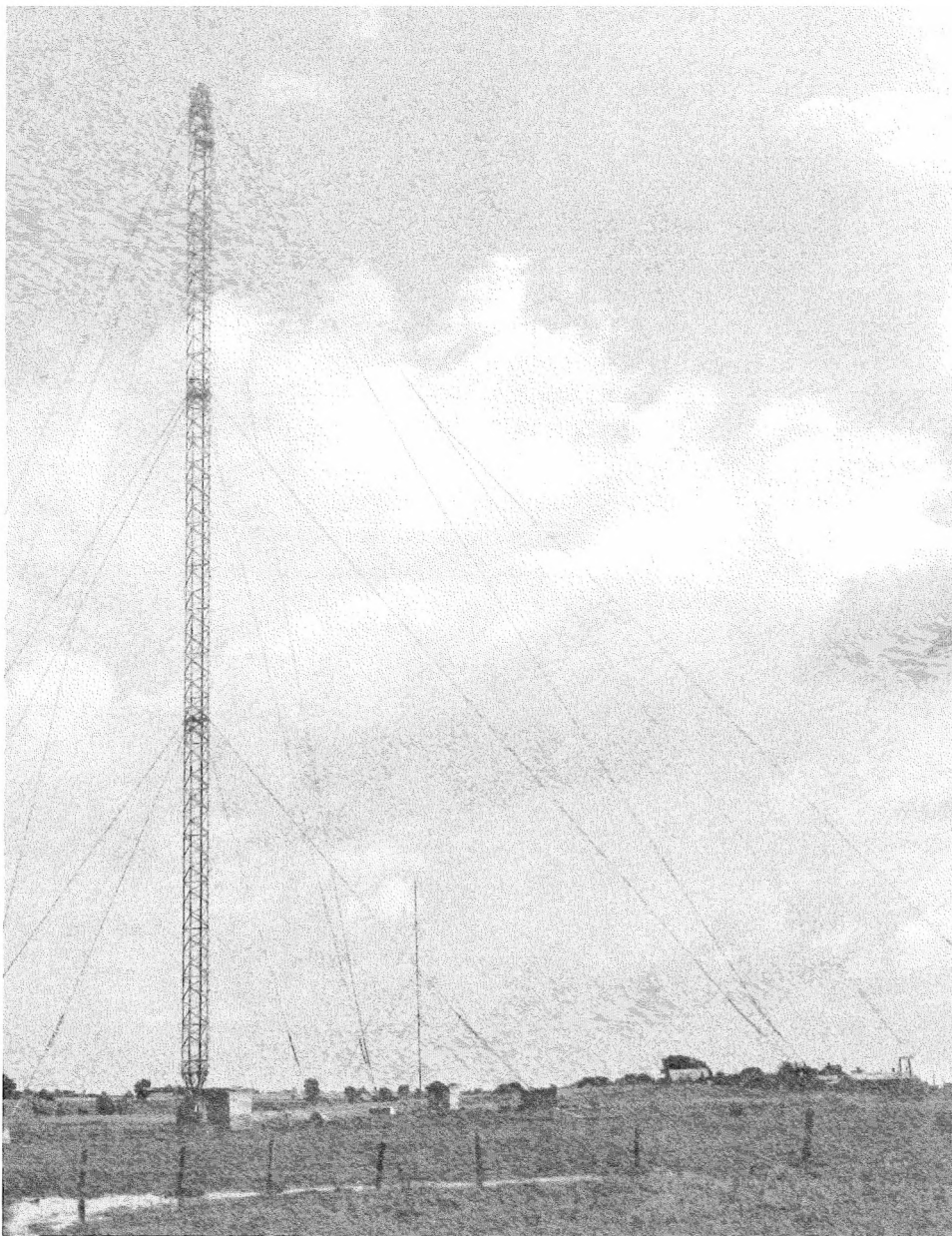
Den 15. oktober åbnedes den danske kæde for offentligheden. Denne revolution i dansk søfart blev klokken 1300 dansk tid, GMT 1200, fejret ved, at statsminister Hans Hedtoft startede instrumenterne og holdt en tale. Af andre talere bør nævnes direktør H. G. Garde og direktør Dr. Tech.

Brüel, men fremhæves skal Mr. Guttery fra det engelske Ministry of Transport. Mr. Guttery glædede sig over, at man med denne opfindelse nu kunne gøre livet sikrere for de søfarende, der havde lidt så meget under krigen. Han benyttede sin tale til at takke danske søfolk for deres hjælp under krigen, og han beklagede dybt, at mere end 1400 af dem aldrig kom hjem.

Begivenheden blev fulgt med stor interesse i andre søfartslande. Den almindelige søfarts sikkerhed blev med DECCA NAVIGATOREN stærkt forbedret, særligt sejlads under tåge, hvor man kontinuerligt havde en nøjagtig position. Vor søopmåling blev nu lettere og mere nøjagtig, idet vore søopmålingsskibe med dette nøjagtige instrument kombineret med ekkoloddet havde fået et meget effektivt værktøj.

DECCA-modtagerne kunne ikke købes. De blev lejet hos selskabet for en pris, der i begyndelsen lå mellem 5000 og 7000 kr. om året. De blev en stor fordel for DFDS's ruter i danske farvande, og mange andre rederier lejede efterhånden også DECCA-modtagere. I 1953 gjorde DECCA et fremstød for at fremme interessen for instrumentet hos fiskerne. Tre skibe fik hver sit instrument gratis for at vække interessen, men det gik langsomt, da fiskerne mente, lejen var for dyr. Fiskerne havde længe benyttet Consolfyrene, med hvilke man kunne bestemme sin position ved at tælle nogle signaler, der bestod af sektorer med priksignaler og sektorer med stregsignaler. Positionen var ikke særligt nøjagtig, men den var gratis.

Fiskernes interesse kom dog efterhånden, da man indså, at man med dette instru-



Sendemasterne for DECCA-signalerne ved Klintholm på Møn.
(Foto H&S)

*Transmission masts for DECCA signals at Klintholm
on the island of Møn.
(Photo DMM)*

ment nøjagtigt kunne afmærke gode fiskepladser, så man kunne finde dem igen. Man kunne også afmærke de steder, hvor man havde fået redskaber ødelagt af vrage, sten eller andet. For redningsvæsenet blev det en uvurderlig stor hjælp. Det var for det meste under dårligt vejr, der skete ulykker i Nordsøen, og kunne man få en DECCA-position fra en havarist, var den let at finde. For kabelskibene blev DECCA også et meget fint hjælpemiddel under arbejdet med at udlægge og reparere kabler.

Den grønlandske søopmåling trængte efter krigen til en fornyelse, og man anskaffede sig en transportabel DECCA-kæde. Den bestod af en master og to slaver, som opmålingsfartøjet HEJMDAL benyttede ved opmålingerne på kysten. Det har været et vanskeligt arbejde, da alt skulle flyttes i det ofte uvejsomme terræn. Marinens Catalina-maskiner blev også udstyret med DECCA-modtagere.

Det var ikke uden problemer, da rederierne fik interesse for DECCA. De yngre navigatører var meget interesserede i dette fremskridt, men hos mange ældre var der skepsis. Kunne man nu stole på dette nymodens opfindelse? Ikke mindst var der skepsis, fordi man skulle kende sin position, når man startede instrumentet, og havde der været uregelmæssig sending, måtte man korrigere ved et kendt punkt, f.eks. ved en bøjle eller ved terrestrisk observation.

Denne skepsis var kendt i DECCA's direktion, og en overgang var den kendte navigatør K. Langevad ansat som rejseinspektør. Han skulle vejlede navigatørerne, og han fortæller fra en tur om bord på inspek-

tionsskibet LØVENØRN: Man var i Køge Bugt på vej til at fylde gas på en bøjle. »De har DECCA'en. Prøv at pejle Dem ind, så vi kan se, hvordan instrumentet passer«, sagde kaptajnen til Langevad. Det var en stille nat, Langevad observerede og sagde: »Nu skal den ligge der«. Hverken styrmanden eller kaptajnen kunne se bøjen, og kaptajnen brummede: »Jeg tænkte det nok. Det møg passer ikke«. Lidt senere dukkede en styrmand op og sagde, at bøjen lå helt oppe under låringen.

Efterhånden blev instrumentet stort set accepteret – også af de ældre navigatører, og DECCA begyndte at tjene på udlejningen af instrumenterne. Nøjagtigheden var stor, og stabiliteten af stationerne var fantastisk. Faldt en sender ud, startede automatisk en reserve, og nødvendige stop for reparation blev telegrafisk meddelt over kyststationerne og i Efterretninger for Søfarende. Den største afbrydelse var på ca. 20 minutter, men den var forårsaget af et lynnedslag.

Man begyndte at videreudvikle modtagerne. En stor fordel fremkom, da der blev monteret en såkaldt laneindikator. Lanes var betegnelsen på de kurver, som fandtes i søkortene, og til at begynde med skulle instrumentet indstilles manuelt. Med laneindikatoren blev dette overflødig, da navigatøren nu hele tiden var sikker på, at de lanes, han aflæste, også svarede til dem i kortet.

I 1950'erne var havundersøgelsesskibet DANA blevet udstyret med DECCA, og på et togt til Doggerbanken i Nordsøen skulle nogle undersøgelser afsløre havbundens værdi for rødspætten. Med de nøjagtige DECCA-positioner kunne man senere gen-

finde de undersøgte steder og sammenligne med tidligere resultater.

Også i konflikter om fremmede skibes fiskeri ved vore kyster, fik DECCA værdi. Fiskeriministeriets forsøgskutter JENS VÆVER havde i juni 1951 observeret en fransk trawler LAZAAREJA MARIE i en position, hvor han ikke måtte fiske, og han blev beordret til at tage sine grejer ind, og følge med til Esbjerg. Under en senere retssag benyttede skipperen på JENS VÆVER sin DECCA-position til at bevise, at franskmændene havde fisket ulovligt, og han måtte vedgå en bøde og fik sit grej konfiskeret.

I 1959 blev der i forbindelse med eftersøgning af olie i Nordsøen etableret en »Sea Search«-kæde med stationer i Holland, Tyskland og ved Harries, samt en kontrolstation i Gallehus i Sønderjylland. Kæden var speciel, da det var brug for meget nøjagtige positioner.

I forbindelse med udlægning af rørledningen fra Dan-feltet blev der oprettet en såkaldt Hi-Fix-kæde med stationer på Fanø, Syd for Hvide Sande og ved Agger. En Hi-Fix-kæde havde en noget større nøjagtighed end den landsdækkende kæde. Der blev oprettet en del midlertidige Hi-Fix-kæder for etablering af søkabler m.m. Søopmålingen anskaffede i 1973 en Sea-Fish kæde - en anden form for nøjagtigere DECCA-modtager.

Omkring 1960 blev DECCA udstyret med »track-plotter«, et instrument, som hele tiden viste, hvor man befandt sig, og hvor man havde sejlet, hvilket var en stor fordel. Samtidig introduceredes MK12-modtagerne i forbindelse med kædens overgang til MP. III. track plotter.

I 1953 var foruden England også vestkysten af Europa dækket med kæder fra Danmark og ned til Sydfrankrig. I 1958 øgedes med kæder i Nordskotland og langt op i Østersøen. I 1963 var der dækning fra nordlige Østersø og helt ned til Nordspænien. I 1968 var der dækning fra Nordkap og til midt på Portugal, og da man fejrede 25 års jubilæum i 1973, var hele Vesteuropa dækket. En opgørelse i 1971 viser, at der nu fandtes 22 kæder i Europa, 2 i Persergulften, 4 i Nordamerika, 2 i Indien, 2 i Japan, 5 i Sydafrika, 2 i Australien og en i Bangladesh.

DECCA var elektronisk en »ung« opfindelse, og elektronikindustrien udviklede sig stærkt efter sidste krig. DECCA fulgte med i udviklingen. Modtagerne blev med mellemrum forbedret, og ikke mindst, efter transistorens udbredelse. Efter mange eksperimenter blev den en meget stabil afløser af radiatorøret.

I 1980-erne blev DECCA truet på sin eksistens fra bl.a. de to danske elektroniksel-skaber, SHIPMATE og AP-NAVIGATOR, der havde udviklet nogle navigationsinstrumenter, der benyttede DECCA's system til deres drift. Signalerne fra DECCA-stationerne blev elektronisk omregnet, så man på sin modtager kunne få alle de til sikker navigation nødvendige oplysninger. Man kunne aflæse bredde og længde, beholden kurs og fart over grunden, afstand til næste »waypoint« (drejepunkt) m.m.

DECCA forsøgte i 1982/83 af rettens vej at få disse firmaer til at betale afgift for benyttelse af radiosignalerne, men det lykkedes ikke. DECCA måtte så meddele den danske regering, at man ikke kunne fort-

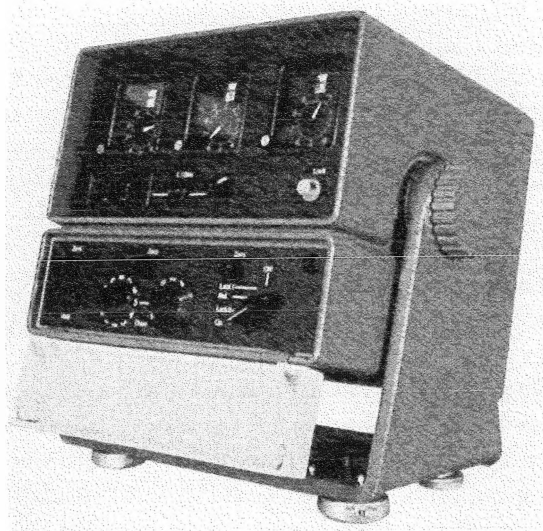
sætte udsendelserne. Resultatet blev, at den danske stat overtog driften af DECCA-stationer. DECCA kom under administration af det danske Farvandsvæsen. Købsprisen måtte afgøres ved voldgift.

En samtidig truende konkurrent var satellitnavigatoren, som havde været under udvikling siden 1958. Med dette instrument kunne man over det meste af jorden få en meget nøjagtig position. Systemet blev udviklet gennem 1980'erne og dækkede først hele jorden, da alle de nødvendige 24 geostationære satellitter var opsendt. Med dette system kan man nu få en meget nøjagtig position over hele jorden, under alle vejrforhold og både dag og nat.

Man må sige, at det nærmest er overdreven nøjagtighed til et skibs navigering, når man kan få sin position så nøjagtig, at man selv med den mest spidse blyant ikke kan udsættes positionen tilsvarende nøjagtigt i et søkort, men til luftfart og rumfart er denne nøjagtighed nødvendig. I modsætning til DECCA, kan GPS-instrumentet købes, og de leveres så små, at de kan opbevares i en lomme.

Der var naturligvis begrænsninger for brugen af DECCA. F.eks. kunne der opstå fejl, når der var mange solpletter, og hvis der skete lynnedslag, kunne udsendelserne for en tid give unøjagtige observationer, men man var forberedt derpå og kunne udsende advarsler, og forsinkelserne var meget små.

I 1950-erne kom der en retssag mellem de bornholmske fiskere og den svenske kystbevogtning. Den svenske kystbevogtnings overvågningsfly opererede på den danske kæde 7B, fordi de ikke kunne operere på den sydbaltiske kæde. Svenskerne beskyld-



Moderne DECCA-modtager. Instrumentets panel indeholder de tre farvede decometre: rød, grøn og violet, samt laneidentifikatoren. På den viste model er der desuden digital udlæsning af målingerne.

(Foto fra DECCA brochure K20/1.)

Modern DECCA receiver. The instrument panel contains the three coloured decometers red, green and purple as well as the lane identification meter. The model shown here also has a digital display of the measurements.

(Photo from the DECCA brochure K20/1.)

te de danske fiskere for at være på den gale side af fiskerigrænsen, men fiskerne nægtede. Problemet var, at de danske søkort, som svenskerne benyttede, og de svenske søkort som fiskerne benyttede ikke var beregnet med samme datum, hvilket gjorde, at de geografiske gradnet ikke var overensstemmende. Sagen blev afgjort i den svenske Hofret, hvor fiskerne vandt.

En episode i forbindelse med 25-års jubilæet i 1972/73 skal nævnes. Tretten jubilærer var inviteret med deres koner til en festlighed i København, hvor de modtog et guldur. Under festlighederne for stationsleder Godtfred D. Nørup den 1. Juni 1972, mens selskabet spiste på Belle Terrasse i Tivoli, slog lynet ned i den grønne mast i Højer. De hjemmeværende assistenter vidste kun, at chefen var i Tivoli, men man ringede til Tivolis hovedkvarter, der fandt chefen, som omgående gik til Kædekontoret på Kalvebod Brygge 20, hvorfra han telefonisk hjalp assistenterne med at få stationen i gang igen. Chefen nåede at feste videre.

Konkurrencen blev så hård for DECCA, at man besluttede at lukke alle stationer den sidste dag i året 1999. Der verserede mange rygter om, at megen elektronik ville få problemer ved overgangen fra år 1999 til år 2000, men som det fremgik af en tale under 50-års jubilæet: »DECCA får intet elektronisk problem ved overgang til år 2000 - vi lukker«.

Til dette jubilæum var Handels- og Søfartsmuseet inviteret til at deltage. Da direktør Hans Jeppesen ikke kunne kom-

me, blev forfatteren af denne artikel bedt om at deltage. Der var på Samsø arrangeret en udstilling med high-lights fra DECCAs 50 års historie i Danmark. Der var avisudklip, båndoptagelser, forstørrede plancher fra stationerne og som noget helt exceptionelt var der udstillet nogle af de første ure, de såkaldte »gasmålere«. Da jeg udtrykte min store begejstring for især disse historiske »ure«, sagde Jørgen Biesbjerg, at de da kunne blive doneret til Handels- og Søfartsmuseet. Det er nu sket, så de i fremtiden vil kunne vises i DECCA NAVIGATORENS historie.

2004 er 60-året for de allieredes invasion i Nordfrankrig. Da det også er året for den første brug af DECCA NAVIGATOREN for minestrygningen ud for landgangsstedet, kan man sige, at dette år også er jubilæet for DECCA NAVIGATOREN.

Foruden disse »gasmålere« donerede man et bånd med talerne ved åbningen af DECCA. En del avisudklip om forskellige begivenheder. Udtog fra 25 års jubilæet for DECCA NAVIGATOR samt billedserier fra de forskellige installationer.

Fifty Years with DECCA NAVIGATOR

Summary

The author describes the invention of the DECCA receiver in England and the USA and its practical use in minesweeping prior to the invasion of Normandy in 1944. The DECCA system is a hyperbolic navigation system that functions according to the phase difference system. After World War II the invention was made available to merchant ships and airplanes, with DECCA chains being set up almost all over the world. The DECCA receivers were further developed through the years so that it became easier for the users to operate them, and especially accurate receivers were

developed for special use such as surveying. In the 1980's and 1990's the DECCA company was subject to heavy competition. First from other inventions that used the radio signals from DECCA without paying for their use, and later from the very accurate satellite navigation systems developed by the USA and the USSR. Because of this the DECCA stations stopped their transmissions before the millennium, and today you have to go to a museum to see the instruments that were so vital for safety at sea for about 50 years.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

pr. 1. januar 2004

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 Statta

Direktør Gunnar Sørensen

Fagl. sekretær Søren Lundin Sørensen

Forretningsfører Ole Vistrup

Sekr.leder Michael Wengel-Nielsen

Maskinmester Bertel Johansen

Divisionsdirektør Erik Østergaard

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale pr. 1. januar 2004

Museumsdirektør

Hans Jeppesen

Administrationschef

Ulla-Britta Hansen

Museumsinspektør

Kåre Lauring

Bibliotekar

Kenneth R.

Henriksen

Konserverings-
tekniker og dykker

Mads Gulløv

Museumsassistent
og webmaster

Lisbeth Ehlers

Museumsassistent

Søren Nørby

Museumssekretær

Lone Knudsen

Regnskabsassistent

Kristiansen

Heidi Beyer

Petersen

Servicemedarbejder

Peter Mortensen

Museumsformidler

Lene Andersen

Museumsformidler

Benjamin

Asmussen

Modelrestaurator

Anders Favrholdt

Kustodemedarbejdere:

Steen Christensen

Leif Larsen

Marie Louise Jensen

Thorbjørn Thaarup

Thorben Hansen

Klaus Meyer

Morten Christensen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 2003

2003 blev et ejendommeligt år for Handels- og Søfartsmuseet. Som det fremgår af de følgende sider fastholdt et reduceret personale engagementet, og museet kunne tilbyde en række aktiviteter og videreføre nogle langsigtede projekter til gavn for såvel Helsingørs og regionens borgere og turister, samt for forskningen i dansk søfarts historie.

Og så blev det samtidig året, hvor museets fremtid og placering blev mere usikker end nogensinde siden åbningen på Kronborg i 1915.

I januar meddelte byens borgmester, at han og viceborgmesteren ville anbefale byrådet, at det areal på det tidligere værftsområde, som en årrække havde været reserveret til et flyttet og fornyet Handels- og Søfartsmuseum, i stedet skulle anvendes til et nyt bibliotek/kulturhus. Et flertal i byrådet har siden fulgt indstillingen.

Museets bestyrelse og daglige ledelse modtog den uvarslede kursændring med stor beklagelse, men på dette tidspunkt var Kulturarvsstyrelsen i færd med at undersøge de såkaldte §16 museer, den kategori som Handels- og Søfartsmuseet tilhører, og nye planer måtte derfor afvente de anbefalinger, som styrelsens rapport måtte forventes at indeholde.

I september blev rapporten uden forud-

gående forhandling eller blot orientering offentliggjort. Anbefalingen til Kulturministeren var: »Det bør undersøges, om det vil være hensigtsmæssigt at flytte Handels- og Søfartsmuseet til Esbjerg og sammenlægge det med Fiskeri- og Søfartsmuseet således, at de to museer gøres til ét markant maritimhistorisk museum. På baggrund af disse overvejelser tages der stilling til det fremtidige tilskudsniveau.«

Museets bestyrelse og daglige ledelse finder dog, at en lang række faglige, økonomiske og turismæssige grunde taler for, at museets fremtid bør ligge i Hovedstadsområdet – et synspunkt som man også har i Danmarks Rederiforening og i den regionale turistorganisation Wonderful Copenhagen. I overensstemmelse hermed har bestyrelsen vedtaget et ideoplæg, som er grundlag for den søgeproces, der kan føre til et nyt Museum for Danmarks Søfart et sted i Hovedstadsregionen.

Adskillige andre museer havde også udtrykt utilfredshed med rapportens faglige grundlag, anbefalinger og tilblivelsesform, og derfor blev Kulturarvsstyrelsen kort før jul pålagt at gennemføre samtaler med de berørte museer med henblik på en fornyet indstilling.

Ved årsskiftet var indholdet af den fornyede indstilling ikke kendt.

Samlingerne

Indsamling og registrering

Museets samlinger blev i årets løb forøget med 615 nye registreringsnumre, og i bilag herefter, findes en samlet fortegnelse over årets gavehøst.

De igangværende digitale projekter vedrørende registrering ledes af Kåre Lauring, og de er kommet et godt skridt videre.

I 2003 er der blevet overført oplysninger fra de gamle håndskrevne protokoller om 1.478 registreringsnumre, og primo april 2004 vil der foreligge en fuldstændig digitaliseret fortegnelse over alle museets indrammede billeder, uanset om de er udstillede, i magasin eller uddeponeret. Med de nuværende ressourcer skal der derefter anvendes et årstid på modeller, noget tilsvarende på bestanden af navigationsinstrumenter, og derefter vil de resterende genstande nok kræve endnu et par år.

Projektet for digitalisering af omtrent 20.000 skibsfotografier havde ved årsskiftet overført en femtedel af fotografierne til digitalt format, og databasen er tilgængelig via museets hjemmeside: www.maritime-museum.dk. Kåre Lauring og Lisbeth Ehlers har demonstreret databasen for et netværk, hvis deltagere har fælles interesse i digital billedbehandling. De er siden optaget i netværket, hvis hidtidige deltagere kommer fra virksomheder som A.P. Møller, Novo Nordisk, Carlsberg og VKR Holding og institutioner som Det Kongelige Bibliotek og Det Danske Filminstitut. Som det fremgår af regnskabsoversigten, har museet kunne glæde sig over en betydelig ekstern medfinansiering til projektet, og i begyndelsen af 2004 vil det blive vurderet,

om en fornyet ansøgningsrunde kombineret med en intern omprioritering kan sikre en afslutning allerede i maj 2005.

Da Kulturarvsstyrelsen blev oprettet, blev der blandt andet etableret en enhed med ansvar for IT og centrale kulturhistoriske registre, og denne enhed overtog også ansvaret for DMI, som er det program, der anvendes til museets digitale genstandsregistrering. Det er nu besluttet, at et nyt program, Regin, skal indføres, og styrelsen har derfor nedsat to arbejdsgrupper, som skal tage sig af overgangsproblemer. Ifølge styrelsen skulle de ikke være voldsomme, og museet vil være vel orienteret, da Kåre Lauring er medlem af begge arbejdsgrupper.

Bibliotek

Kenneth R. Henriksen har haft travlt med at videreføre digitaliseringen af registeret over bogbestanden. Omtrent 20 procent af bøgerne er nu registreret digitalt og kan søges gennem museets hjemmeside. Arbejdet er dog langt fra kun et skrivebordsjob, men i perioder ligner det mere flyttemandsarbejde eller håndværk, når bøger skal flyttes rundt og påføres den digitale stregkode. Det mest udgiftskrævende element ser dog ud til at blive indbinding af bøger, da det desværre har vist sig nødvendigt at nyindbinde langt flere af de ældre bøger end forventet.

Bibliotekets tilvækst kommer fortrinsvis gennem museets bytteforbindelser eller som boggaver, og kun 59 bøger er indkøbt af museet. I bilag herefter er anført, hvem der har skænket museet bøger i 2003.

I efteråret igangsatte Biblioteksstyrelsen på eget initiativ en undersøgelse af Søfar-

tens Bibliotek og museets bibliotek. De to nært beslægtede biblioteker har allerede indledt et uformelt samarbejde, og da rapporten blev afleveret fra Biblioteksstyrelsen til Kulturministeriet kort før jul, kunne museet med glæde notere en anbefaling af, at dette blev udbygget. I begyndelsen af 2004 vil rapporten komme til høring i begge institutioner.

Bevaring

I året løb er museets fine bestand af navigationsinstrumenter overført til magasinbygningen i et rum indrettet særskilt til formålet. Dermed er alle genstande i magasin samlede på eet sted, hvor både klima og sikringsforhold er optimale.

Der er i øvrigt blevet arbejdet i magasinet med at udpakke og opstille flere specialsamlinger.

Takket være en donation fra direktør Arne Simonsen har det desuden været muligt at nyindrette museets modelværksted og forbedre bestanden af specialmaskiner, så museet nu er godt rustet til at tage vare på såvel egne skibsmodeller som rekvirerede opgaver.

Formidling

Museets formidling har mange former og den udadrettede del af virksomheden indtager næsten alle medarbejdere.

Året billetsalg gav 41.265 besøgende til udstillingerne på Kronborg (2002: 40.176), et nydeligt resultat sammenlignet med den nedgang i besøgstal, som de fleste museer oplevede. Dertil kan føjes omtrent 15.000, der har besøgt museets hjemmeside. Hjemmesiden www.maritime-museum.dk er

under fortsat udbygning, og man kan nu blandt andet se smagsprøver på såvel aktuelle som tidligere særudstillinger.

Udstillinger

Da udstillingen »Modeller fra Skatkammeret«, museets særudstilling fra 2002, fortsat tiltrækker besøgende, blev det besluttet at lade den indgå i den permanente udstilling. Den vil dog gradvis blive modificeret, så udstillingsafsnittet fortæller om dansk skibsbygning.

For at forbedre informationen til de besøgende blev der i efteråret opstillet en computer i første udstillingsrum, hvor de besøgende på dansk og engelsk kan orientere sig om de permanente udstillingers indhold, museets historie og aktuelle begivenheder og særudstillinger. Det nødvendige arbejde med software er udført af Benjamin Asmussen.

Fra den 31/1 til den 31/8 kunne de besøgende se særudstillingen »En søofficer og verdensmand på jordomsejling«, der viste et udvalg af den danske søofficer Friderich von Scholtens akvareller.

Han havde blandt andet været otte år i fransk tjeneste, og deltog herunder i 1829-1832 i jordomsejling om bord i korvetten LA FAVORITE. Siden var hans bedre kendte storebror generalguvernør Peter von Scholten utvivlsomt medvirkende til, at Friderich fra 1834 blev toldinspektør i Frederikssted på Sankt Croix i Dansk Vestindien. Friderich von Scholten døde ugift i Vestindien i 1853.

Akvarellerne er erhvervet af museet med støtte fra Venneselskabet, og Hans Jeppesen havde det faglige ansvar for udstillingen.

Årets anden særudstilling med titlen »Mennesker på havets bund« åbnede den 10/10, og den fortsatte året ud. Udstillingen blev produceret i samarbejde med Søværnets Dykkerskole og Dykkerhistorisk Selskab. Søværnet havde med stor velvilje udlånt spændende materiel fra dykningens barndom. Udstillingen gav derfor de besøgende et levende indtryk af tungdykningens historie i Danmark – fra dengang dykning havde samme fascinationskraft som nutidens rumrejser.

Ved årets udgang så det ud til, at udstillingen senere vil blive vist i Køge, på Strandingsmuseet i Torsminde, på Bangsbomuseet i Frederikshavn og på Åbenrå Museum.

Udstillingens fagligt ansvarlige var Mads Gulløv.

Publikationer

Personalereduktioner og det betydelige administrative merarbejde forårsaget af Kulturarvsstyrelsens rapport om §16 museerne forsinkede desværre udgivelsen af årbogen, som vil udkomme i begyndelsen af 2004.

Kåre Laurings arbejde med at forberede kaptajn Bantz erindringer fra 2. Verdenskrig bærer nu frugt, idet forlaget Gyldendal har antaget dem til udgivelse i efteråret 2004. Udgivelsen er baseret på materiale i museets arkiver og fra Museet for Danmarks Frihedskamp.

Endelig har Lene Andersen og Benjamin Asmussen udarbejdet pjecen »Hvor livligt på skibsbroen ...«, der danner grundlag for guidede ture fra Kronborg til Skibsklærgården.

Udlån af genstande

Følgende museer og institutioner har i 2003 lånt genstande:

Arbejdermuseet.

Danmarks Rederiforening.

Dansk Metal, Helsingør Afdeling.

Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

Hammermøllen i Hellebæk

Hørsholm Bibliotek.

Kvindemuseet.

Københavns Bymuseum.

Nationalmuseet.

Orlogsmuseet.

Post Greenland.

Post og Tele Museet.

Ringsted Museum.

Stadsbiblioteket i Århus.

Sundtoldlodseri.

Søfartens Bibliotek.

ToldSkat Museum.

Aabenraa Museum.

Radio og TV

Hans Jeppesen har medvirket i en portrætdokumentation om A.P. Møller, der sendtes den 26/10 på DR2.

Desuden har han præsenteret museets syn på Kulturarvsstyrelsens forslag om, at museets samlinger eventuelt skulle flyttes til Esbjerg i en DR program 2 udsendelse den 29/10.

Omvisninger

Hans Jeppesen har afholdt omvisninger i udstillingen den 3/2, 6/3, 6/4, 11/6, 7/7, 9/7, 17/8, 31/8, 10/9, 14/9, 1/10, 28/10.

Benjamin Asmussen og Lene Andersen har haft ansvaret for omvisning af skoleelever i emner som navigation, teknik, ritualer til søs og livet om bord i sejlskibstiden.

Mads Gulløv har vist rundt i særudstillingen »Mennesker på havets bund«, og har desuden den 23/11 haft besøg af Holbæk Museumsforening i museets magasin.

Især for børn og unge

Lene Andersen og Benjamin Asmussen har varetaget den del af museets formidling, der især henvender sig til børn og unge. I vinter-, påske- og efterårsferien har der været særlige arrangementer for den gruppe besøgende.

I vinterferien var udgangspunktet signalflag, hvor børnene fik hjælp til at tegne deres navn med signalflag. Desuden kunne de deltage i en konkurrence, hvor der skulle løses en rebus skrevet med signalflag. Vinderen blev et oldebarn af von Scholten.

I påsken var der særlige omvisninger for børn, hvortil de unge besøgende fik udleveret teksthæfter med spørgsmål.

Til efterårsferien blev den permanente udstilling forsynet med ti nye skilte i børnehøjde. Hvert skilt indeholder illustrationer og spørgsmål, som lægger op til, at læseren selv kigger nøjere på udstillingen og tænker nærmere over genstandenes sammenhænge.

I december blev der lagt et særligt »børnespor« i udstillingen, og der uddeltes pebernødder og slikpinde.

Foredrag

Hans Jeppesen har den 8/4 holdt foredrag om Fartøjsbevaring i Danmark for seniorer i Helsingør Sejlkлуб.

Kåre Lauring har den 19/3 holdt foredrag om økonomi og slavehandel for gymnasielærere på efteruddannelse.

Kåre Lauring har i samarbejde med Lisbeth Ehlers den 1/8 præsenteret museets digitaliseringsprojekt vedrørende skibsfotografier for en gruppe arkivmedarbejdere fra A.P.Møller, Novo Nordisk, Carlsberg, Det Kongelige Bibliotek, VKR-Holding og Det Danske Filminstitut.

Begge har siden deltaget i gruppens møder om digitalisering af fotomateriale.

Universitetsundervisning

Hans Jeppesen har den 10/11 undervist historiestuderende på Københavns Universitet i Museumslovgivning i Danmark.

Anden formidling

Museet har desuden »vist flaget« ved en række andre arrangementer, som har inddraget de fleste medarbejdere.

For museets Venneselskab blev der inviteret til aftenåbning den 19/2 med præsentation af særudstillingen »En søofficer og verdensmand på jordomsejling«, og den 10/5 gik Venneselskabets årlige udflugt for anden gang til Gøteborg for at se kopien af kinafareren af samme navn, kort før den skulle løbe af stabelen.

Den 15-17/8 afvikledes Baltic Sail i Helsingør. Museet var sponsor for kul til S/S Skælskør, hvor pressefolk blev inviteret med på en lille sejltur. Desuden bidrog museet i samarbejde med Dykkerhistorisk Selskab med demonstration af ældre dykkerudstyr, og der blev gennemført guidede ture langs kajen under titlen »Moleræs for sofaskippere«.

Den landsdækkende begivenhed Bygningskulturens Dag havde i 2003 temaet Bygninger ved vandet. Det inspirerede

Lene Andersen og Benjamin Asmussen til med udgangspunkt i museets dokumentariske materiale at skildre, hvordan den engelske skibskaptajn Bowie og hans besætning besøgte Helsingør en dag i 1832. Den 13-14/9 gennemførtes guidede ture fra Kronborg til Skibsklarergården. Et tilhørende hefte om Helsingør og Øresundstolden blev fremstillet med tilskud fra Kulturarvsstyrelsens særlige pulje til begivenheden.

Museets bidrag til den helsingoranske Kulturnat den 26/9 havde overskriften »Sømandskost og soldatermad i Kronborgs gamle bageri.« Med yderst positiv assistance fra Beredskabskorpset kunne museets medarbejdere servere ærtesuppe, groft brød og vand til flere hundrede mennesker.



Skibskost serveret ved Helsingørs Kulturnat 2003.
(Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)
Ship's menu served at Elsinore Night of Culture 2003.
(Photo: Lisbeth Ehlers, H&S)



Museets besætning i »arbejdstøjet« klar til at servere ved Helsingørs Kulturnat 2003.
(Foto: Morten Christensen, H&S)

The museum crew dressed up for serving guests at Elsinore Night of Culture 2003.
(Photo: Morten Christensen, DMM)

Endelig deltog museet i Bogmessen i Forum den 21-22/11.

Forskning og undersøgelser

Som ventet har personalereduktionen begrænset det fastansatte personales mulighed for større forskningsaktivitet. Den enlige museumsinspektør må bruge mere tid på andre daglige opgaver, selv om museets digitale projekter kan siges at rumme forskningsunderstøttede perspektiver, og direktøren har blandt andet måtte bruge mere tid på udstillingsproduktion.

Det er derfor ekstra beklageligt, at det ikke er lykkedes at opnå ekstern medfinansiering til projektet »Hvad er en sømand 1920-2000.«

Generel ledelse og administration

I en periode med vigende statstilskud, reduceret personale og usikre fremtidsudsigter for institutionen har det i særlig grad været påkrævet at have øje for ressourceforbruget og for alligevel at se muligheder for fornyelse.

At den balancegang lykkes, kan nogle eksempler fra museets hverdag vise.

Der er udarbejdet en ny brochure for museet, en digital version af ældre særudstillinger kan findes på museets hjemmeside, flere mindre forbedringer i den permanente udstilling er gennemført, museets bogholderi og bankoverførsler er fuldt digitaliseret, den interne kommunikation foregår nu hurtigere og mere effektivt over nettet, instrukser og standarder lægges nu på det interne fælles drev i stedet for i en personalehåndbog, og en række studerende er tilknyttet museet.

Det kan også i dette perspektiv nævnes, at administrationschefen i fem måneder på anmodning fra Kulturarvsstyrelsen/Kulturministeriet var ansvarlig for lønadministrationen for Orlogsmuseet.

Museets administrationschef har i øvrigt varetaget museets daglige administration, og har desuden bistået Skibsbevaringsfonden og Venneselskabet.

Organisation og samarbejde

Som landsdækkende specialmuseum er det naturligt, at museet deltager i relativt mange netværk.

Hans Jeppesen er formand for Skibsbevaringsfonden og for Museumsrådet for Frederiksborg Amt, og han deltager i det marinarkæologiske netværk MariNet med Mads Gulløv som suppleant. Han er desuden redaktør for tidsskriftet Danske Museer samt medlem af repræsentantskabet for Vikingeskibsmuseet.

Kåre Lauring er museets repræsentant i forlaget Maritim Kontakt, i Kontaktudvalget for maritim historie- og Samfundsforskning, hvor han er kasserer, samt i det Nord-europæiske forskningsnetværk Coastal Shipping. Han er tillige områderepræsentant for Dansk Magisterforening i Frederiksborg Amt.

Mads Gulløv repræsenterer museet i Dykkerhistorisk Selskab.

Kåre Lauring og Lisbeth Ehlers deltager for museet i et netværk om digitalisering af fotomateriale med ansatte fra A.P. Møller, Novo Nordisk, Carlsberg, Det Kongelige Bibliotek, VKR Holding samt Det Danske Filminstitut.

Faglige møder

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

Kulturministeriets Erfamøde den 9/1, Marinarkæologisk Netværk 22/1, 12/3 og 20/7, Marinarkæologisk Konference 7-9/3, seminar The Baltic Sea – Common Sea – Common Culture 3-7/4, Dansk Kulturhistorisk Museumsforening DKM Nyere Tid 20/2, Formidling 19-21/3, Studierejse Holland 1-5/9, Fagligt orienteringsmøde 19-21/11, Museumsdag i Frederiksborg Amt 22/5, Værftsgruppen Helsingør 27/2 og 5/5, Slotsherremøde 28/4, Kulturarvsstyrelsens årsmøde 22/5, Søfartspuljen 7-8/5 og 22/9, Nordiske maritime museers arbejdsmøde 21-23/7, Coastal Shipping 5-6/5 og 27-28/11, Fotonetværk 1/9, International Congress of Maritime Museums 8-12/10.

Personale

Museet har i årets løb taget afsked med tre mangeårige medarbejdere.

Det begyndte med afskedsreception for museumsinspektør Hanne Poulsen i Erik af Pommerns Kammer den 17/1, da hun var gået på efterløn ved årsskiftet, en afsked som dog blev gjort mildere af, at hun fortsatte som museets konsulent i maritim kunst på timebasis i 2003.

Mange benyttede lejligheden til at møde op og takke den veltjente kollega for godt samarbejde.

Da den unge mag.art. fru Poulsen for 33 år siden kom til museet, havde hun tidligere været ansat på Nationalmuseet, men alle forbinder med god grund Hanne med Handels- og Søfartsmuseet.

Hendes ekspertise på emnet maritim folkekunst er velkendt såvel i Danmark som i udlandet, og hun deler gerne ud af sin viden. De største trykte vidnesbyrd om Hanne Poulsens arbejdsliv er værket Galionsfigurer fra forlaget Rhodos, som kom i 1978 og siden også på engelsk, og Danske Skibsportrætmalere fra Palle Fogtdal fra 1985. Som læsere af årbogen vil vide, har hun dog skrevet meget andet, og dertil har hun med vanlig energi og samvittighedsfuldhed deltaget i museets øvrige opgaver som registrering og fremstilling af udstillinger.

I mange år har Hanne Poulsens omfattende viden om samlingerne været den genvej eller redningsplanke, som alle medarbejdere kunne ty til – nu må vi nøjes med det der er skrevet ned.

Den 1.6. blev den formelle skæringsdato for endnu en afsked, da museumsforvalterstillingen beklageligvis måtte nedlægges på grund af statstilskuddets flerårige reduktion.

Stillingens indehaver var Morten Kirketerp Nielsen, som desværre har været ramt af alvorlig sygdom i mere end et år.

Da Morten Kirketerp kom til museet i 1985 var hans uddannelsesmæssige ballast et svendebrev som bådebygger og dertil praktiske erfaringer som blandt andet fisker og havnearbejder. Museumsforvalterens arbejde vedrører både mange praktiske job og mere strategiske opgaver, og Morten var en aktiv medspiller i de år, hvor museet virkede for at sikre en fremtid på det tidligere værftsområde i Helsingør. Han var også igangsætter af pædagogiske forsøg med leg og læring.

Hans lyst til at lære nyt førte til et kursus i voksenpædagogik samt graden master in public policy.

Efter sommerferien valgte fotograf Kirsten Jappe at opsigte sit deltidsjob med virkning fra udgangen af oktober, da hun ønskede fuldt ud at kunne arbejde med egne fotoopgaver sammen med sin mand.

Kirsten blev ansat i 1985, og hendes kvalitetsprægede holdning til eget fag og til museets opgaver blev hurtigt værdsat. Hun var også i mange år en stabil og konstruktiv deltager i museets udstillingsproduktioner. Sammen med Leif Jappe var hun desuden fotograf på museets video om navigationens historie. Kirsten Jappes arbejde vil også kunne aflæses på de tusindvis af fotografier med signaturen fot. KJ.

Mens museumsinspektørstillingen er indfrosset og museumsforvalterstillingen er nedlagt, så er den halve fotografstilling som følge af digitaliseringen omdannet til en deltids museumsassistent. Stillingen, der er tidbegrænset, blev den 1/11 besat med stud.mag. i historie Søren Nørby, der kommer fra et tilsvarende job på Orlogsmuseet. Han vil om et halvt årstid afslutte sine studier.

Medhjælper Jan Jørgensen, der vederlagsfrit for museet er ansat i arbejdsprøvning, har blandt andet bistået med afrensning af træ- og metalgenstande.

Marie Louise Jensen var i efteråret i praktik hos museets konservator i tre måneder, og hun vil fra 2004 indgå med en fast ugedag på kustodeholdet.

Morten Christensen aftjente sin civile værnepligt på museet, var derefter time-lønnet medhjælp og er nu fast tilkaldevikar som kustode.

Arne Traugott Wätzhold er forløbige ansat for 12 måneder efter statens regler for flexjob. Han er oprindeligt folkeskolelærer, og hans hovedopgave på museet er at medvirke ved inddateringen til fotodatabasen.

Thomas Due Bostrup fra Kajerødskolen i Birkerød har været i erhvervspraktik på museet.

Resultatvurdering

I efteråret 2002 vedtog bestyrelsen en resultat aftale for museets virksomhed i årene 2003-2006.

Heri var det blandt andet forudsat, at der sidst i aftaleperioden var etableret et finansieringsgrundlag for en flytning til det tidligere værftsområde i Helsingør. Ved udgangen af 2003 var denne forudsætning ikke mere holdbar, men i stedet erstattet af uvished om fremtiden for og placeringen af museet.

Det blev i efteråret 2002 ligeledes forudsat, at museet i aftaleperioden kunne opnå øget ekstern finansiering til virksomheden. Det er indtil videre delvist lykkedes, men Kulturarvsstyrelsens offentliggjorte anbefaling af at undersøge en flytning til Esbjerg med henblik på en sammenlægning med Fiskeri- og Søfartsmuseet har desværre skabt en noget afventende holdning hos potentielle sponsorer og donatorer.

Disse forhold har kompliceret museets mulighed for at nå de for 2003 opstillede delmål.

Samlingerne

- Den retrospektive inddatering af oplysninger om genstande modtaget før 1995 er videreført som planlagt, og den vil med de nuværende ressourcer være afsluttet sidst i 2006. Det vides endnu ikke, om det vil give forsinkelser, at Kulturarvsstyrelsen har besluttet, at museer skal gå fra det nuværende program DMI til det nye Regin.
- Digitaliseringen af bibliotekets bogbestand er fortsat som planlagt. Den største usikkerhed er p.t. om behovet for nyindbinding af bøger og udgifterne hertil vil forsinke den forventede afslutning ultimo 2005. De bøger, der er i det digitale kartotek, kan findes på nettet via museets hjemmeside.
- Digitaliseringen af skibsfotografier går også godt, og anvendeligheden kan blandt andet læses i et stigende besøg via museets hjemmeside. Ved intern omprioritering og fornyede ansøgninger om yderlig ekstern økonomisk støtte tilstræbes det, at projektet kan afsluttes medio 2005.

- Museet har for egne midler fået konserveret 3 billeder til udstillingsbrug.

- De sidste opmagasinerede genstande er overført fra Kronborgs område til magasinbygningen.

Udført merarbejde

- I magasinbygningen er to specialsamlinger blevet pakket ud og stillet op
- Modelværkstedet er nyindrettet

Formidling

- Museet har haft 41.265 (2002: 40.176) besøgende i udstillingerne og 15.000 på hjemmesiden.

- Der er produceret særudstillingerne »En søofficer og verdensmand på jordomsejling« og »Mennesker på havets bund«.
- Den permanente udstilling er forbedret med en særskilt tekstning for børn på 10 skilte i børnehøjde.
- Der har været afholdt aktiviteter for børn i vinter-, påske- og efterårsferien.
- Der har været afholdt 12 omvisninger, og desuden undervisning i udstillingen i emner som navigation, teknik, ritualer til søs og livet om bord.
- Museet har deltaget i begivenhederne Baltic Sail og Kulturnat i Helsingør samt i Bogmessen i Forum, København.

Udført merarbejde

- Deltagelse i Bygningskulturens dag med omvisninger fra Kronborg til Skibsklarrergården og udarbejdelse af pjece.

Planlagte, men ej gennemførte opgaver

- Lærerkursus.

Museet har ikke haft personalemæssige ressourcer til at gennemføre kurset.

- Udgivelse af monografi om Jacob Petersen ved Hanne Poulsen. Da Hanne Poulsen nu er fratrædt, er det aftalt, at museet får en kopi af den væsentlige værkfortegnelse, mens museet ikke mere er forpligtet til at medfinansiere en udgivelse.

Forskning og undersøgelser

- Forlaget Gyldendal har antaget kaptajn Bantz erindringer til udgivelse (redaktion ved Kåre Lauring).

Planlagte, men ej gennemførte opgaver

- Det treårige projekt »Hvad er en sømand 1920-2000« har ikke opnået ekstern medfinansiering og er derfor ikke igangsat.

- Det toårige projekt til en engelsk sam-

menfatning af Dansk Søfartshistorie bind 1-7 har ikke opnået ekstern finansiering og er derfor ikke igangsat.

Generel ledelse og administration

- Den igangsatte digitalisering af administrative opgaver er ført videre.
- Museet har fortsat sin deltagelse relevante faglige netværk.

Udført merarbejde

- Administrationschefen har i fem måneder

på anmodning fra Kulturministeriet/Kulturarvsstyrelsen været taget Orlogsmuseets lønadministration.

- Museumsdirektøren har haft et betydeligt merarbejde forårsaget af den ændrede situation for museets fremtid.

Planlagt, men ej gennemførte opgaver

- En personalehåndbog har vist sig overflødig, da relevante instrukser, procedurer, regler o.l. i stedet er tilgængelige for alle ansatte på det interne fælles drev.

Gaveliste 2003

Almar, J.: Diverse menukort fra S/S UNITED STATES og S/S QUEEN MARY 1959-1962.

Bang, Kaj Nolsø: Uniformer, flaskeskib samt bøger.

Berg, Henry Peter: Sejlmagerpose med værktøj.

Biesbjerg Jørgen: Decca Mark 12 samt tre stk. AP Navigatorer.

Eriksen, Flemming: to stk. fotoalbum.

Gilleleje Lokalhistoriske Arkiv: To stk. fotografi.

Iver C. Weilbach: En række bøger og manualer, div. søkort samt fire loddemaskiner.

Lang, Dagmar: Div. genstande tilhørt skibsfører C.A. Lang.

Lauring, Kåre: Drikkekrus fra Refshaleøens Marketenteri, digt: Holger Drachmann: Ved Dampskibet JARLs forlis samt et fotografi.

Lyngsøe, Søren T.: Tre bromoduler samt andre genstande vedr. firmaet Søren T. Lyngsøe Marine A/S.

Mikkelsen, Svend: Erindringer skrevet af Georg Jensen til søs fra 1922 samt div. sejlmagerværktøj.

Mols Linjen A/S: Optegnelsesbog ført af div. skibsinspektører fra DFDS i perioden 1924 til 1940.

Morgen, Henning: Samling af årsregnskaber fra D/S Svendborg og D/S 1912.

Museet for Danmarks Frihedskamp 1940-45: Det danske råds blad i London: Frit Danmark 1940-1945.

Nørregaard, Ann: Fortegnelse over arkivalier fra J. Lauritzen leveret til Erhvervsarkivet i Århus.

Petersen, Henning: Div. genstande og uniformsdele fra DFDS og Dafra Line.

Petersen, Holger Munchaus: Tilsynsbog fra S/S HENRIETTE samt fotografier.

Rasmussen, Hanne: Fotografier: tre album samt dias vedr. skibe i Københavns Havn 1960-1980.

Salling, Per: Skibsportræt M/S ELLEN MÆRSK samt et kaptajnsregnskab M/S DRAGØR MÆRSK.

Schmidt, Gorm: 3 halvmodeller en helmodel samt nogle fotografier.

Simonsen, Maria E.: Skibsavis: M/S JAVA 1954-1955.

Stage Eric: Diorammemodel: skonnert FORTUNA af Køge, skibsportræt S/S DANIA samt tre regnskabsbøger.

Søfartens Arbejds miljøråd: To videoer og nogle bøger.

Tholstrup, Svend K.: Skibsmodel: LPG tanker: M/S KNUD THOLSTRUP.

Thorsøe, Søren: Tre A-målere til at måle nitresøm ved spanter.

Westenberg Bert: Iltflaske med div. tilbehør.

Boggaver 2003

Aschehoug dansk Forlag A/S
Ebba Bang
B&W Museet
Anders Bloksgaard
Jes Brinch
Christian Bollerup
Dansk Metal
Erhvervsskolen Hamlet, Helsingør
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Ole Henrik Gjeruldsen
Ronnie Gustavsson, Pille Rebmakar'n
E.W. v.d. Hude & Søn
Jydsk Dykkerfirma Aps
Herbert Karting
Kunstakademiets Arkitektskole
Københavns Mortorbådsklub
Kåre Lauring

Limfjordsmuseet
Christian Lund
Lone Schultz-Lorentzen
Marinmuseet Karlskrona
Agnete Nørskov Nielsen
Odense Bys Museer
Oli Olsen
Orlogsmuseet
Rederklubben
Greg Reynolds
Scandlines A/S
Wolfgang Steusloff
Søfartens Bibliotek
Henning Thalund
Verlag Gert Uwe Detlefsen
A. Walsteds Baadeværft
Iver C. Weilbach & Co. A/S

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Regnskab 1/1 - 31/12 2003 i hovedtal

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Entre	682.838	Personale	3.713.253
Tilskud stat.	5.634.697	Lokaler	290.540
Tilskud (andre off.)	142.500	Samlingens forvaltning	16.348
Tilskud (ikke off.)	33.000	Undersøg., Erhvervelser	59.366
Renter	37.774	Konservering	-42.625
Kiosksalg/Foto & tegn	217.620	Udstillinger	401.769
I alt	<u>6.748.430</u>	Anden kulturel formidling	415.314
		Administration	659.844
		Husleje	607.898
		I alt	<u>6.121.707</u>
		Overskud	<u>626.723</u>

Jeg har revideret årsrapporten for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg for regnskabsåret 2003. Institutionens ledelse har ansvaret for årsrapporten. Mit ansvar er på grundlag af min revision at udtrykke en konklusion om årsrapporten.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Det er min opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af institutionens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2003, samt af resultatet af institutionens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2003 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Farum d. 24. februar 2004

Møllevang Revision
Registreret Revisionselskab ApS

Niels P. Hansen
Registreret revisor

Foruden statstilskuddet har museet i 2003 modtaget følgende bidrag

Ikke offentlige tilskud

Bidrag modtaget fra:

J. C. Hempels Fond	kr. 20.000,-
Danmarks rederiforening	kr. 10.000,-

Diverse andre driftstilskud:

Museets Venneselskab	kr. 100.000,-
Frederiksborg Amts Museumsråd . .	kr. 40.000,-
(kompensation for HJ formandspost) Museumstjenesten (HJ redaktørhonorar Danske Museer)	kr. 36.000,-
Frederiksborg Amt, driftskud.	kr. 66.500,-

Resultatopgørelse for året 2003 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave og Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter	32.759
Kursregulering	(167)
Indtægter i alt	<u>kr. 32.592</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision	3.750
Gebyrer	589
Udgifter i alt	<u>kr. 4.339</u>
Årets resultat	<u>kr. 28.253</u>

Balance pr. 31. december 2003 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

<i>Aktiver</i>	
Handels- og Søfartsmuseet	90.555
Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv	166.863
Aktiver i alt	<u>kr. 257.418</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital, saldo per 1. januar 2003	257.418
Årets resultat	0
Passiver i alt	<u>kr. 257.418</u>

Jeg har revideret årsregnskabet for institutionerne Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv og generalkonsul L.O.G. Amundsens gave for regnskabsåret 2003.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Det er min opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af institutionens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2003, samt af resultatet af institutionens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2003.

Farum d. 30. marts 2004

Møllevang Revision
 Registreret Revisionselskab ApS

Niels P. Hansen
 Registreret revisor

Balance pr. 31. december 2003 for Arkitekt
J. Friis-Pedersens Arv

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer	741.056
Likvide midler	10.403
Tilgodehavende, Handels- og Søfartsmuseet	<u>1.205.000</u>
Omsætningspapirer i alt	<u>1.956.459</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.956.459</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>1.785.596</u>
Gæld	
Mellemregninger	166.863
Skyldige omkostninger	<u>4.000</u>
Gæld i alt	<u>170.863</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.956.459</u>

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, Humle-
bæk (1999). Pris kr. 160,00.

Søren Thirslund: Viking Navigation (eng.).
Thirslund, Humlebæk (2001).

Pris kr. 110,00.

Søren Thirslund: Wikinger Navigation (tysk
tekst). Thirslund, Humlebæk (1998).

Pris kr. 110,00.

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

Navigationens Historie. Video. *Søren Thirs-
lund*, 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 forsendelsesom-
kostninger, 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 pr. 1. september 2003

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, formand

Direktør Jørgen Marcussen, næstformand

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palle Hansen

Divisionsdirektør Erik Østergaard

Museumsdirektør Hans Jeppesen, sekretær

Æresmedlemmer

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Fhv. museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

Beretning 2003-2004

Den ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner fandt sted onsdag den 25. august 2004 kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg.

Omkring 80 medlemmer deltog i generalforsamlingen, og forinden havde Hans Jeppesen afholdt omvisning i udstillingen.

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

1. Valg af dirigent
2. Beretning for selskabets virksomhed 2003/2004
3. Forelæggelse af regnskab 2003/2004
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
5. Fastsættelse af kontingent
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

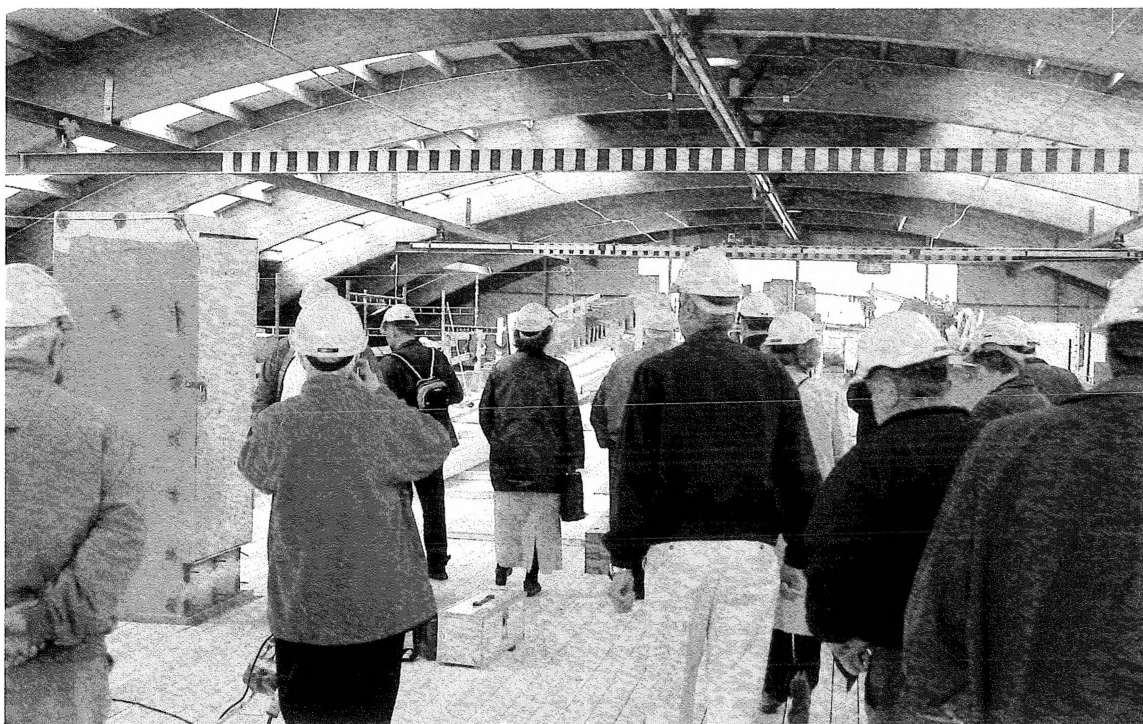
Ad.: 1.: På bestyrelsens forslag valgte forsamlingen Jens Fage-Pedersen som dirigent.

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 ganvalg med mig som formand og Jørgen Marcussen som næstformand og Selskabets repræsentant i museets bestyrelse. Bestyrelsens øvrige medlemmer har været direktør Ole Friis, journalist Anders Høegh Post, skibsreder Torben Palle Hansen, direktør Erik Østergaard og Hans Jeppesen som sekretær.

Som sædvanlig er Selskabets største gave til museet årbogen, men ganske mod sædvane blev udgivelsen af årbog 2003 forsinket. Forklaringen er dels, at efter Bert Bloms



Venneselskabets udflugt til Göteborg i maj 2003. Her ses besøget om bord i den rekonstruerede kinafarer GÖTEBORG.

(Foto: Morten Christensen, H&S)

The Friends of the DMM's excursion 2003 to Gothenburg. Here at the visit on board the reconstructed Chinaman GÖTEBORG.

(Photo: Morten Christensen, H&S)

fratræden måtte Hans Jeppesen overtage redaktionssekretæropgaverne, dels at Kulturarvsstyrelsen i efteråret 2003 kom med den overraskende anbefaling til Kulturministeren, at museets samlinger skulle flyttes til Esbjerg. Hans Jeppesen måtte derfor lægge en betydelig arbejdsindsats i at bidrage til at ændre denne indstilling, og det gik ud over årbogen. Redningen kom dog i form af Jørgen Marcussen, der i forvejen har stor ekspertise på bogudgivelser, og

som fra årsskiftet tillige blev herre over sin egen tid.

Det er således Jørgen Marcussens fortjeneste, at årbog 2003 nåede ud til medlemmerne inden regnskabsårets udløb, og han har også lovet af være redaktionssekretær på årbog 2004.

Foruden årbogen har bestyrelsen bevilliget museet kr. 80.000 til formål vedrørende museets udflytningsplaner. Trods mange indsigelser til Helsingør kommune – som

bekendt også fra deltagerne i sidste års generalforsamling – ønsker kommunen ikke at sikre museet en plads ved vandet på Værftsområdet, så det bliver næppe Helsingør. Og Kulturarvsstyrelsens indstilling fra efteråret 2003 blev i foråret 2004 af Kulturministeren ændret til den spændende og perspektivrige opgave at søge en plads i København. Hvordan det arbejde skrider fremad, vil Hans Jeppesen orientere om efter beretningen.

Vinterens medlemsmøde blev søndag den 18. januar 2004, hvor der var mulighed for at se særudstillingen »Mennesker på Havets Bund«, der fortalte om tungdyknin- gens fascinerende udvikling i Danmark.

Den planlagte forårsekskursion til Hamburg måtte dog flyttes til efteråret, da rejsearrangøreren med kort varsel meddelte, at det bestilte hotel i byens midte alligevel ikke havde plads til os.

Turen gennemføres derfor i stedet i week- enden den 18.-19. september, og i skriven- de stund er der enkelte ledige pladser.

Da museet har anskaffet en laminering- maskine, er Venneselskabets medlemmer i stedet for den gamle girotalon nu på mere nutidig vis blevet forsynet med et årskort. Jeg skal i den forbindelse opfordre til, at medlemmer med e-mail oplyser adressen til museet – det kan både reducere porto- udgifter og forbedre kommunikationen. Hvis Venneselskabets medlemmer tillige ønsker at modtage museets elektroniske nyhedsbrev, kan det gøres ved at maile deres adresse til [nyhedsbrev@maritime- museum.dk](mailto:nyhedsbrev@maritime-museum.dk)

Vores medlemstal er desværre stadigvæk svagt faldende, og vi har p.t. omtrent 800,

der har betalt kontingent, og ca. 40 restan- ter. Jeg skal derfor gentage bestyrelsens opfordring til at frivillige melder sig til at gennemføre en hvervekampagne.

Vi har heldigvis stadig en relativt stor for- ening, men museet har i disse år både brug for vores moralske og vores økonomiske støtte – og for, at vi er mange.

Forsamlingen godkendte beretningen, hvorefter Hans Jeppesen orienterede om nogle af de vigtigste elementer i museets liv siden sidste år.

Først gav han en status for museets digitale projekter.

- Digitaliseringen af oplysninger om alle genstande og arkivalier forventes med de nuværende ressourcer at kunne afsluttes om 3-4 år.

- Bibliotekets kartotek vil være fuldt digita- liseret om et par år. Der anvendes samme program som på Søfartens Bibliotek, og de inddaterede bøger kan allerede nu søges via museets hjemmeside [www.mariti- me-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk).

- Halvdelen af ca. 20.000 skibsfoto findes nu i digital form, og de kan ses på muse- ets hjemmeside. Projektet forventes af- sluttet medio 2005.

- Museet har desuden i 2004 startet et elek- tronisk nyhedsbrev, og de første 5 numre er blevet godt modtaget.

Dernæst omtalte han museets formid- ling, som er blevet opprioriteret.

Siden sidste år er der produceret særud- stillingerne Mennesker på Havets Bund, Maritim Kontekst (med nutidige kunstne- re) og Det Dekorerede Menneske. Desu- den er der sket forbedringer for børn og unge i den permanente udstilling, og den

12. juni havde museet indgået et utraditionelt samarbejde med møntauktionsfirmaet Thomas Høiland, som på dagen afholdt auktion i udstillingen over såkaldte plademønter af kobber.

Til sidst omtalte Hans Jeppesen den seneste udvikling for museets placering og fremtid.

Efter Kulturarvsstyrelsens overraskende anbefaling fra efteråret 2003 var den en stor lettelse og glæde i marts 2004 at modtage Kulturministerens besked om, at museet skal undersøge mulighederne for en placering i København, før der tages stilling til andre løsninger. Denne opgave arbejdes der nu intenst med, og sidst i november 2004 vil de foreløbige resultater blive præsenteret for museets bestyrelse.

I profilen for det fornyede museum vil de sidste 100 års udvikling samt tilbud til børn, unge og uddannelsessøgende have en høj prioritet. Hvad beliggenheden angår, satses på en placering med adgang til friarealer og kaj. I processen indgår tillige at identificere potentielle samarbejdspartnere.

Ad.:3.: Det omdelte regnskab blev forelagt af Hans Jeppesen og godkendt af generalforsamlingen.

Ad.:4.: Da bestyrelsesmedlemmerne Han-

nes Stephensen, Jørgen Marcussen og Ole Friis 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.: Bestyrelsen foreslog en forhøjelse fra 230 til 250 kr. for personlige medlemskaber, og fra 1.400 til 1.700 kr. for firma-medlemskaber. Forsamlingen vedtog forslagene.

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

Ad.:7.: Der var ingen bemærkninger under eventuelt.

Derefter kunne dirigenten takke for god ro og orden og afslutte generalforsamlingen.

Efter pausen holdt forfatteren og skipperen Troels Kløvedal et inspireret og inspirerende lysbilledforedrag om sine indtil videre tre jordomsejlinger i Nordkaperen.

Referent: Hans Jeppesen.

Referatet er godkendt af mødets dirigent, Jens Fage-Pedersen.

Nytilkomne medlemmer

Johansen, Ole A., Beder
Jensen, Knud Johan Severin, Fakseladeplads
Andersen, Jørgen Thornye, Rødovre
Johannesen, Ole Stig, Roskilde
Jørgensen, Gunnar, København
Ehlers, Christian, Fredensborg
Nielsen, Frank Sax, Espergærde
Nielsen, Hans K., Esbjerg
Benzin, Aksel, Hellerup
Marschall, Bjørn, Espergærde
Iversen, Aksel Krogsgaard, Middelfart
Det Digitale Bibliotek, Århus
Møller, Johannes, Hundested
Andersen, Kenn, Helsingør
Raundorf, Jørgen, Albertslund
Nielsen, Ove Tellerup, Canada

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 2003 – 31. marts 2004

Indtægter

Kontingenter fra medlemmer	186.055
Modtaget gave	9.000
Fortjeneste ved diverse salg	2.031
Renteindtægter	580
Udbytter	6.613
Indtægter i alt	<u>kr. 204.279</u>

Udgifter

Udgivelse af årbog 2003	100.462
Moms af årbøger til medlemmer	15.134
Porto til udsendelse	15.418
	<u>131.014</u>

Salg af årbøger	6.356
Nettoudgift årbog 2003	124.658

Andel af gager	25.000
EDB-omkostninger	10.061
Medlemsarrangementer	12.992
Kontorhold m.v.	2.049
Porto m.v.	11.735
Revision	9.909
Gebyrer	4.668
Øvrige	66
Udgifter i alt	<u>kr. 201.139</u>

Resultat	<u>kr. 3.140</u>
--------------------	------------------

Balance per 31. marts 2004

Aktiver

Likvider	231.266
Tilgodehavende Barfoed/Høvden	5.000
Tilgodehavender	9.841
Beholdning af salgsartikler	791
Aktier Danske Bank 250 stk. (kostpris)	8.050
Aktiver i alt	<u>kr. 254.949</u>

Passiver

Skyldige omkostninger	135.618
Skyldig moms	-168
Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet	0
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 2003	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 2003	66.311
Årets resultat	3.140
Passiver i alt	<u>kr. 254.949</u>

Det er min opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2004, samt af resultatet af Selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. april 2003 - 31. marts 2004.

Farum den 28. juli 2004

Niels P. Hansen, registreret revisor

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

Resultatopgørelse for tiden
 1. april 2003 til 31. marts 2004

<i>Indlægter</i>	
Udbytter	56.070
Renter, bankindestående	1.156
Renter, obligationer	63.175
Kursgevinst udtrukne obligationer	7.610
Indtægter i alt	<u>128.010</u>
<i>Udgifter</i>	
Revisionshonorar	5.000
Depotgebyr	215
Udgifter i alt	<u>5.215</u>
Resultat	122.795
Gave til Handels- og Søfartsmuseet	80.000
Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20%	<u>23.037</u>
Overskud	<u>kr. 19.758</u>

Balance pr. 31. marts 2004

<i>Aktiver</i>	
Likvider	46.568
Tilgodehavende renter	14.945
Tilgodehavende udbytteskat	890
Aktier Danske Bank, 194 stk. (kostpris)	22.043
<i>Obligationer</i>	
5% Danske Kredit Annuitet 2029 Nom. 968.118 (kostpris)	912.210
5% Realkredit Danmark 2019 Nom. 235.218 (kostpris)	226.923
Danske Invest Dannebrog, Nom. 11.303 stk. (kostpris)	<u>1.142.955</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 2.366.533</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger	7.000
Skyldig gave	80.000
Mellemregning Handels- og Søfartsmuseets Venner	<u>5.000</u>
Gæld	92.000
Arv Sture Høvdens	730.666
Arv H. L. Barfoed	100.000
Arv Marius Ranæs	989.854
<i>Kapitalkonto:</i>	
Saldo 1. april 2003	293.672
Henlæggelse for 2003/04	23.037
	316.709
<i>Uddelingskonto:</i>	
Saldo 1. april 2003	117.546
Årets resultat	19.758
	<u>137.304</u>
Egenkapital	2.274.533
Passiver i alt	<u>kr. 2.366.533</u>

Det er min opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af legaternes aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2004, samt af legaternes aktiviteter for regnskabsåret 1. april 2003 - 31. marts 2004 i overensstemmelse med fondsloven.

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 – tryk derefter 16.

Selskabets bankgirokonto: Danske bank re. nr. 3163 konto 3163 111306.

Kontingent

kr. 250,00 årligt inklusive porto for personer og kr. 1.700,00 for institutioner eller firmaer.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg Slot samt til Orlogsmuseet i København og Vikingeskibsmuseet 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: 1946-1988 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1991-1996 pr. stk. kr. 160,00.

Årbog 1997-2000 pr. stk. kr. 175,00.

Årbog 2001-2002 pr. stk. kr. 200,00.

Årbog 2003 pr. stk. kr. 280,00.

(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.

Venneselskabets direkte telefonnummer er 49 28 02 16, og derudover kan museets sædvanlige telefonnummer benyttes med omstilling til lokal 16. Museets administration er åben mandag-torsdag 0900-1500 og fredag 0900-1200.

E-mail-adresse:

venner@maritime-museum.dk

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

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

Danske Bank

Lemwich-Müller & Munch Fonden

J. Ring Andersen Skibsværft

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Forfattervejledning

Redaktionen til Handels- og Søfartsmuseets årbog modtager meget gerne relevante maritime artikler til **bedømmelse**. Der eksisterer således **ingen garanti** for, at artiklen er egnet eller bliver antaget til udgivelse. Det er alene **redaktionens afgørelse**. Årbogen udkommer normalt ca. medio november og har i øjeblikket et oplag på 1800 eksemplarer. Medlemmer af museets veneselskab modtager bl.a. en årbog for deres kontingent.

Manuskriptstørrelse

En tekstside i museets årbog er på 3200 anslag og modsvarer stort set en tekstside 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 1 1/2 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.