



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 2005*





Omslag, forside: Koloreret projekttegning til søsterskibene S/S BANDON, S/S CHUMPON OG S/S PANGAN leveret til ØK i 1909 fra Barclay Curle & Co. i Glasgow. De tre skibe blev indsat på ØK's linje til Bangkok, CHUMPON og PANGAN under siamesisk flag, men alle havde de dansk besætning. I 1914 returnerede alle tre skibe til Glasgow, hvor de blev ombygget til motorskibe. På tegningen, der er dateret 4. april 1908, kan de rettelser, som rederiet ønskede, scs. Redningsbådene skal således være af stål, og apteringsbygningen skal have et ekstra officerslukaf i hver side. Efter rettelserne er indført, er tegningen blev godkendt af H.N. Andersen, hvis signatur ses forneden. De tre skibe fik ikke nogen lang tjenestetid i ØK, for i 1916-1918 blev de solgt til den norske stat.
(Tegning H&S)

*Front cover: Coloured project drawing for the sister ships S/S BANDON, S/S CHUMPON OG S/S PANGAN delivered to the Danish East Asiatic Company (EAC) in 1909 from Barclay Curle & Co. in Glasgow. The three ships were put into service on the EAC's route to Bangkok, the CHUMPON and PANGAN under Siamese flag, but all of them had a Danish crew. In 1914 all three returned to Glasgow, where they were rebuilt as motor vessels. The drawing, which is dated 4th April 1908, contains the corrections that the shipping company wanted made. The lifeboats, for example, had to be made of steel, and the accommodation building had to have an extra officers' cabin on each side. After the corrections had been made the drawing was approved by Mr. H.N. Andersen whose signature can be seen at the bottom.
The three ships did not serve for very long with the EAC, because in the years 1916-1918 they were sold to the Norwegian state.
(Drawing DMM)*

Omslag bagside: Engelsk brig stryger for tre danske kanonbåde. Maleri af fyrskibsstyrmand Georg Ludvig Thomsen.
Olie på pap. Se artiklen i Årbogen side 49.
(H&S)

*Back cover: English brig striking its colours for three Danish gunboats. Painting by Georg Ludvig Thomsen – first mate on a lightship. Oil on cardboard. See article in year book page 49.
(DMM)*

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.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 2005*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2005 (bind 64 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 87-89587-23-5
ISSN 0085-1418
Bogladepris kr. 295,00

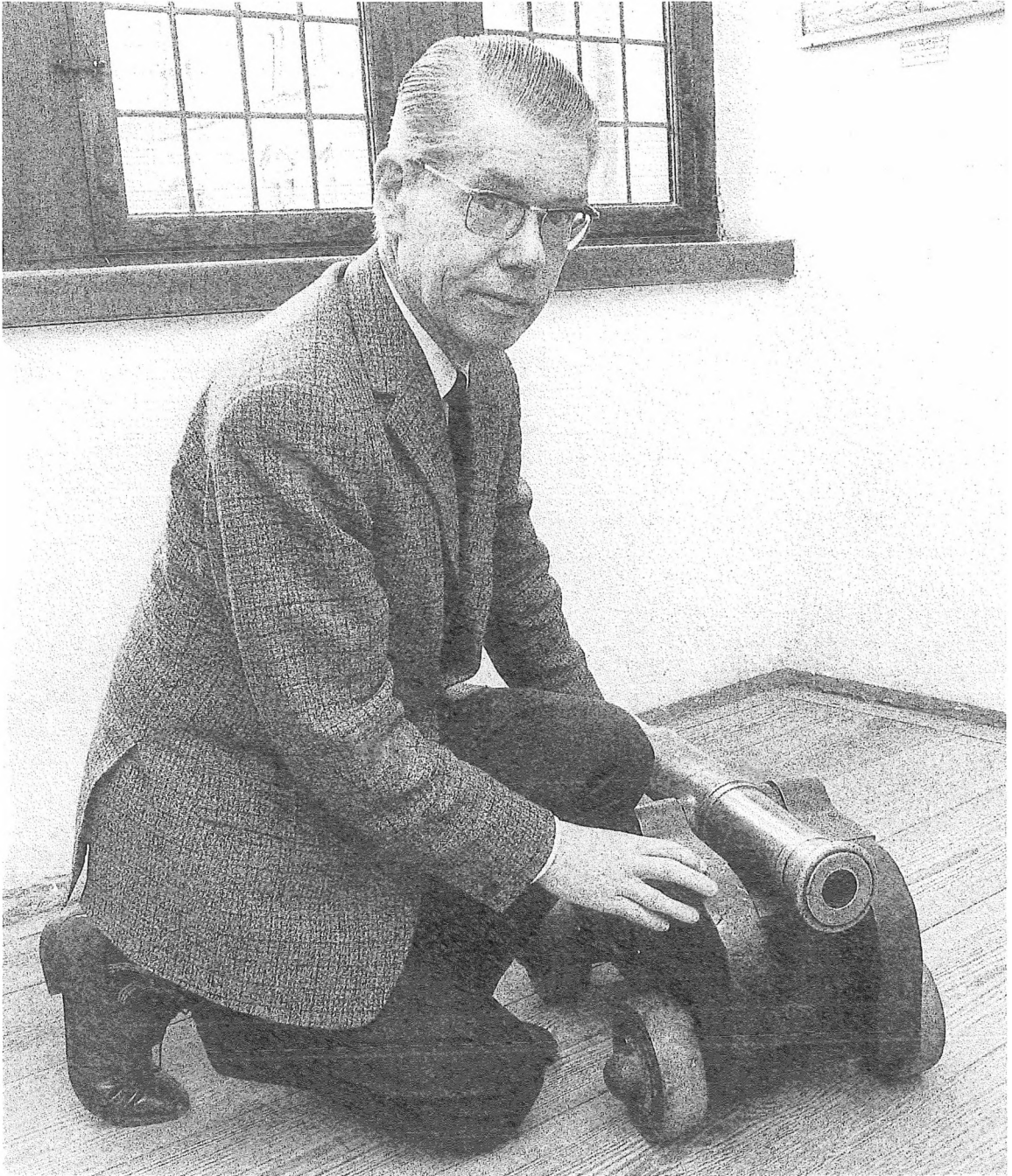
Der kan i årbogen være illustrationer, hvis rettighedshavere ikke har kunnet findes.
Ved henvendelse til Handels- og Søfartsmuseet vil kopieringsaftale kunne indgås.

www.maritime-museum.dk

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

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Henning Henningsen 1991-2005 | 7 |
| Peter Grube: BIMCO gennem 100 år. Historien om en international organisation <i>BIMCO - the first Centenary</i> | 9 |
| Ole Stig Johannesen: De fire motortramper fra Kalvehave <i>The Four Motor Tramps from Kalvehave</i> | 31 |
| Rikke Kristensen: Farvelhilsen fra DFDS på Kvæsthusbroen - Fund af gammelt DFDS-stel ved Skuespilhusbyggeriet <i>DFDS farewell at Kvæsthusbroen - Faience and China found at the Harbour Bottom</i> | 43 |
| Kåre Lauring: Georg Ludvig Thomsen - fyrskibsstyrmand og kunstmaler <i>Georg Ludvig Thomsen - First Mate on a Lightship and a Painter</i> | 49 |
| Asger Nørlund Christensen: E.C. Benzons dampskibe <i>E.C. Benzon's Steamships</i> | 57 |
| Søren Thirslund: Fem år foran masten - fra dæksdreng til matros i grønlandsskibene 1935-1940 <i>Five Years before the Mast - from Ship's Boy to AB on the Greenland Ships 1935-1940</i> | 65 |
| Museets protektor og bestyrelse | 97 |
| Museets personale | 97 |
| Museets beretning for 2004 | 98 |
| Gaveliste for året 2004 | 107 |
| Boggaver for året 2004 | 108 |
| Museets regnskab for 2004 | 109 |
| Museets salgsartikler | 112 |
| Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse | 113 |
| Selskabets beretning for 2004-2005 | 113 |
| Selskabets nytilkomne medlemmer | 118 |
| Selskabets regnskab for 2004-2005 | 119 |
| Selskabets salgsartikler | 122 |
| Bidragydere til årbogen | 123 |
| Forfattervejledning | 124 |



Henning Henningsen 1911 - 2005

I foråret 2005 døde Henning Henningsen, The Grand Old Man i dansk søfartshistorie, der i årene 1948-1981 var ansat på Handels- og Søfartsmuseet, heraf de sidste ti år som museets direktør.

Henning Henningsen blev født i Nyborg, hvor hans far var farvermester. Efter en studentereksamen fra Katedralskolen i Odense påbegyndte han studierne ved det unge universitet i Århus, hvorfra han i 1936 blev cand.mag. i dansk og tysk.

Heller ikke dengang var det nemt for en nyuddannet cand.mag. at få arbejde, men Henning Henningsen blev dansk lektor ved Hamburgs Universitet i årene 1936-1944, hvor han i 1937 blev gift med sin Elisabeth fra Oderberg (Mark Brandenburg). Den unge familie oplevede de Allieredes bombardementer, før det lykkedes dem at komme til Danmark.

I årene 1945-1948 var Henning Henningsen videnskabelig assistent ved Dansk Folkemindesamling, og det var her, han blev optaget af at beskrive og fortolke maritime traditioner.

Efter ansættelsen som museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet i 1948 førte det således til publikationer om Dystløb (1949), Kirkeskibe og Kirkeskibsfester (1950) og Bådoptog (1953). Herfra er en klar linje til hans disputats fra 1961 »Cros-

sing the Equator. Sailors Baptism and Other Initiation Rites«.

Gennem årene fik den materielle side af tilværelsen for sejskibstidens søfolk også sin plads i hans forskning og formidling.

For få år siden modtog museet Henning Henningsens omfattende samling af udskrifter og kopier fra et livs læsning og maritime studier. Dette grundmateriale var den kilde han ofte øste af, når endnu en velskreven artikel til årbogen eller det næste foredrag skulle forberedes.

Henningsens store viden og sprogkundskaber, samt den omfattende skriftlige produktion og foredragsvirksomhed med sejskibssømandens kulturhistorie som kerneområde, gjorde ham kendt og efterspurgt i talrige nationale og internationale maritimhistoriske kredse. Fra 1974 var han således æresmedlem af Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte, fra 1989 af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, og i årene 1982-1993 var han desuden korresponderende oversøisk medlem af Society for Nautical Research.

I sit otium tog Henningsen nye emner op. Han nåede således at skrive om Sankt Maria kirke og Vor Frue kloster i Helsingør, om sin fødeby, om sine studieår i Århus, og på hans 90-års dag udkom »Historien om Helsingørs byvåben«.

Som hans efterfølger fik jeg for første

gang en hyppigere kontakt med Henning Henningsen. Det kan for begge parter være en vanskelig rolle, men Henning gjorde det nemt ved at understrege, at det var en lettelse at slippe for den daglige virksomhed, og efterfølgerens ønske om at gøre tingene anderledes kommenterede han aldrig. Det ugentlige besøg af den altid velklædte pensionist, der talte venligt med alle og efterhånden blev dus med de fleste, også med kopimaskinen, blev et fast element i dagligdagen på museet. Det kunne dog afbrydes af Hennings og Elisabeths

fortsat store rejseaktivitet herhjemme og i udlandet, og påklædningen kunne i sommertiden suppleres med en kasket til cykelbrug.

Henning Henningsen fik et langt og aktivt liv, som bortset fra hans sidste år var præget af glæden ved at berette om de nyeste små eller store fund og undersøgelser - og præsentationen var altid i den venlige og korrekte form, der var en del af hans væsen.

Hans Jeppesen

Peter Grube: BIMCO igennem 100 år. Historien om en international maritim organisation

Peter Grube er PR ansvarlig for BIMCO og har været ansat i organisation siden 1990.

Indledning

Denne artikel beskriver de begivenheder, der ledte til etableringen af »The Baltic and International Maritime Council«, i daglig tale BIMCO, der i 2005 fejrer sit 100 års jubilæum. Hvor det er relevant, trækkes der paralleller fra de ideer, man lagde til grund for etableringen af BIMCO i 1905, til de serviceydelser, organisationen i dag tilbyder sine medlemmer. Denne artikel er således ikke en kronologisk gennemgang af BIMCO's historie, men for dem, der ønsker at studere dette, kan det anbefales at læse BIMCO's egne bøger, »All in the same Boat – The Story of BIMCO« samt »The BIMCO Centenary« udgivet i anledning af 100-års jubilæet i 2005.

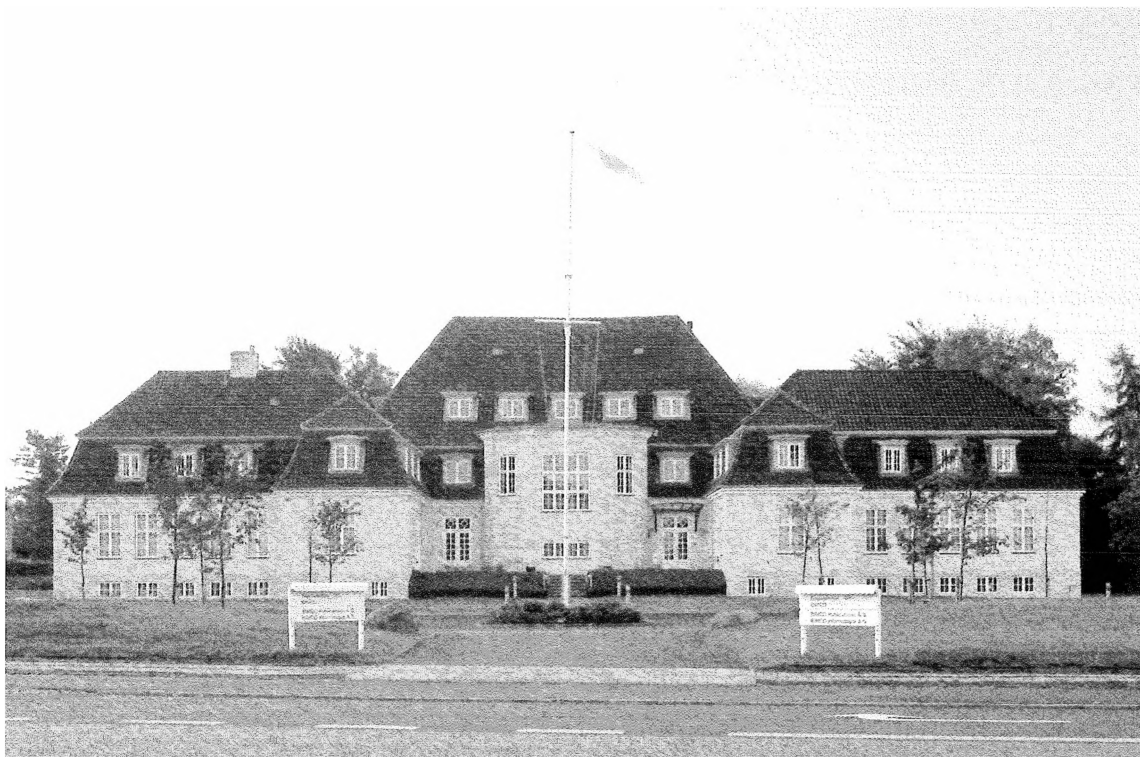
Kilderne til denne artikel er i det store hele BIMCO's eget historiske materiale. Ved primært at bruge dette materiale løber man naturligvis den risiko, at man kun fortæller den del af historien, som man ønsker at få frem. BIMCO's første Generalsekretær J.F. Myhre udgav i 1927 en bog om sine første 20 år som Generalsekretær. I bogen opridses Myhre de opnåede resultater, og det er nødvendigt at se på dette materiale objektivt, da Myhre, bevidst eller

ubevist, kan fremstille historien i et mere positivt skær. Imidlertid ligger styrken i Myhres materiale i personbeskrivelsen og ikke mindst beskrivelserne af de møder og rejser, man foretog i de første år. Dette giver os et indblik i, hvordan det var at rejse og ikke mindst vigtigheden af at mødes personligt. Vi skal vende tilbage til disse rejser i de følgende afsnit.

Om BIMCO

Sekretariatet har fra begyndelsen ligget i København, men udsynet har altid været internationalt. BIMCO er således ikke en »dansk« organisation, men en international organisation, der i dag har mere end 2.400 medlemmer i 123 lande. Medlemmerne er primært redere, operatører, havneagenter og mæglere, men også nationale organisationer såsom Danmarks Rederiforening og P&I-klubberne findes blandt medlemmerne. Endvidere er der en del andre firmaer med tilknytning til den maritime verden, som er medlemmer, eksempelvis Tryg Forsikrings marineafdeling.

Sekretariatet befinder sig i Bagsværd, nord for København. Det er på alle måder en international organisation, og dette er afspejlet i personalesammensætningen. De 45 medarbejdere kommer fra i alt 13 lande. En del af personalet har deres bag-



BIMCO's hovedsæde i Bagsværd.
(Foto Finn Rosted ApS)

*BIMCO's domicile in Bagsværd.
(Photo: Finn Rosted ApS)*

grund fra danske eller internationale rederier, medens andre har hentet deres erfaringer til søs. Ledelsen består af generalsekretær Carsten Melchior, der kom til BIMCO 1. januar 2005 samt vicegeneralsekretær Søren Larsen, der har været ansat i BIMCO siden 1989, hvor han primært har arbejdet med dokumentudvikling.

De daglige opgaver spænder bredt, men kan inddeles i tre hovedfunktioner: information, dokumentation, og i mangel af et bedre ord: påvirkning. Disse tre områder

vil blive nærmere beskrevet i de følgende kapitler.

De enkelte medlemmer betaler et årligt kontingent og kan herefter trække så meget, som man har behov for, på de enkelte ydelser.

BIMCO's øverste organ er Board of Directors, som består af repræsentanter fra de 20 lande, der økonomisk bidrager mest til BIMCO via deres medlemmers betaling af kontingent. Board of Directors mødes en gang om året. Endvidere har man en



BIMCO's medarbejdere i København fotograferet i 2005 i anledning af organisationens 100-års jubilæum. Forfatteren står på gulvet i bagerste række som nr. tre fra venstre. (Foto: BIMCO)

BIMCO's staff in Copenhagen photographed in 2005 on the occasion of BIMCO's 100th anniversary. Standing on the floor the author is the third person from the left, back row. (Photo: BIMCO)

eksekutivkomité, der mødes tre gange årligt. Dennes 13 medlemmer er valgt på generalforsamlingen i kraft af deres personlige kapacitet, hvilket giver mulighed for at rekrutere medlemmer, der besidder specielle kvalifikationer, der kan være til nytte i forbindelse med organisations arbejde. BIMCOs nuværende præsident er Knud Pontoppidan fra A.P. Møller-Mærsk.

Men – for at forstå BIMCO i dag, er det nødvendigt at skruetiden tilbage til begyndelsen af det 20. århundrede.

Genesis

Jeg tror, vi har ramt det rigtige psykologiske øjeblik, da denne ide har optaget mange, og som regel forholder det sig sådan, at enighed er grundlaget for succes. Jeg er ikke længere en uforbederlig optimist. Med årene er jeg blevet mere kynisk, da jeg har set mange frugtesløse forsøg til tider med metoder, der har været baseret på en kombination af hastighed og fasthed, som jeg kun mener kan være virkningsløse, men jeg tror på en bevægelse baseret på forståelse og god vilje, og jeg er overbevist om, at vi vil se en forbedring for de interesser, vi repræsenterer.

(Uddrag af tale af Mr. Thomas Cairns ved det første møde i København den 16. februar 1905)

De medlemmer, som mødtes i København fra den 16 til 18. februar 1905, havde en ting til fælles. De var alle involveret i søtransport af tømmer fra den Botniske Bugt og Hvidehavet¹, primært til England. Det var egentligt ganske enkelt: området var den tids største eksportør af tømmer, og England og det Engelske Imperium var de største aftagere. Dengang som nu var der mange anvendelsesmuligheder for tømmeret, men en af de vigtigste var som »pit-

props« som er afstivningstømmer til kulminerne. Endvidere var jernbanerne under hurtig udbygning, og en del træ gik til svelter, de såkaldte »sleepers«.

Returrejserne var med kul, og på den måde var der et minimum af ballasttid involveret. Konkurrencen var hård, og det eneste befragterne reelt var interesseret i, var at få transporteret lasten så billigt som muligt. Kontrakterne, eller certepartierne, som de retteligen hedder, var i stort omfang individuelle, og der manglede balancerede standarddokumenter og klausuler, der kunne bruges fra rejse til rejse, og som beskyttede parterne kommercielt og juridisk på en balanceret og retfærdig måde.

De rederier, der var involveret i denne fart, kom primært fra Danmark, Norge, Finland, England, Sverige, Holland, Tyskland, Belgien, Frankrig og til en vis grad Spanien.

Fra omkring 1901 havde dette marked været helt i bund, og dette i en sådan grad, at rederne var ved at konkurrere hinanden til konkursens rand. Selv moderne skibe havde svært ved at klare sig. Konkurrencen resulterede i både internationale og nationale uoverensstemmelser i form af knubbede ord i medierne, samt en generel mistænksomhed landene imellem. Enkelte redere var grundlæggende imod disse uoverensstemmelser og mente, at man ved at stå sammen ville opnå mere. Tanken havde slået rod i nogle af de mere fremsynede redere; Thomas Cairns fra Cairns, Noble & Co. i Newcastle og Johan Hansen, fra C.K. Hansen. C.K. Hansen var et ledende firma inden for dansk søfart og havde allerede i 1883 etableret A/S D/S Dannebrog²

TELEGRAMADRESSE:
LAURITZEN

J. LAURITZEN

IMPORT & EXPORTFORRETNING
DAMPKIBSREDERI & KLARERINGSFORRETNING

J. Lauritzen
Esbjerg
WATKINS & SCOTT'S, 1885
TELEFON NR. 3.



ESBJERG 6' Februar 1905

| | TONS D. W. EXCL. BUNKERS | STANDARDS |
|----------|-----------------------------|-----------|
| NAJADEN | CA. 1660 | CA. 600 |
| NIOBE | " 1650 | " 600 |
| NANCY | " 1600 | " 600 |
| NAUTIK | " 1380 | " 620 |
| NORDSØEN | " 1250 | " 460 |
| NEXOS | " 1250 | " 460 |
| NORA | " 1050 | " 390 |
| NAPOLI | " 950 | " 350 |
| NEPTUN | " 950 | " 300 |
| NERMA | " 860 | " 310 |
| ALFA | " 700 | " 240 |
| CITO | " 1050 | " 390 |
| BODIL | " 950 | " 350 |
| DAGMAR | " 950 | " 350 |

Dansk Dampskibsrederiforening,
Kjøbenhavn

Deres Ærede af 28' f. Md. har jeg rigtigt modtaget og bemærker deraf, at et internationalt Møde til Drøftelse af Minimumsfragter paa Nord- og Østersøen vil blive afholdt i Kjøbenhavn den 16' ds., ved hvilken Lejlighed jeg ikke skal undlade at give Møde.-

Med megen Agtelse

Brev fra J. Lauritzen i Esbjerg bekræftende skibsrederens deltagelse i BIMCO's stiftelsesmøde den 16. februar 1905.

Letter from Mr. J. Lauritzen in Esbjerg confirming the shipowner's participation in the founding general meeting of BIMCO on February 16th 1905.

Den 5. januar 1905 sendte Cairns et telegram til Johan Hansen:

Med baggrund i raterne i Baltikum for den kommende sæson, kan De bibringe enighed mel-

lem de Danske, Norske, Svenske og Tyske redere om at samarbejde med de Engelske rederne, for at opnå om ikke høje rater, så dog rimelige rater. Befragterne prøver generelt at opnå en rate sva-



Dampskibet ALT HEIDELBERG under lastning af tømmer i Østersøhavn i begyndelsen af 1900-tallet. (Foto BIMCO)

The steamship ALT HEIDELBERG of Stettin being loaded with timber in a Baltic harbour in the beginning of the 20th century. (Photo: BIMCO)

rende til den laveste fra sidste sæson og dette bør stoppes øjeblikkeligt. Hvis ikke, er forbedring umulig, selv med et bedre marked.³

Ideen og visionen i telegrammet imponerede i høj grad Johan Hansen, og efter at have konfereret med sine Danske kollegaer, inklusive Danmarks Rederiforening, skrev han tilbage til Thomas Cairns, at stemnin-

gen i England var for et fælles møde mellem rederne for at diskutere et eventuelt samarbejde på tværs af grænserne.

»Ville det ikke være mest praktisk, om De kunne få de ledende redere og de rederorganisationer, som har interesser i den Baltiske fart, til at mødes med os, f.eks. i København, som synes at være det mest centrale sted for alle«.

Johan Hansen havde dog ingen illusioner om, at dette ville løse alle problemer og i sit svar pointerede han dette:

»Jeg tror ikke et øjeblik på, at vi vil være i stand til at regulere fragtraterne, men når det rygtes, at et sådant møde har fundet sted, vil det uden tvivl resultere i, at de forskellige redere ikke binder sig under et vist acceptabelt minimum..... Det er på høje tid, at noget bliver gjort, hvis dette skal være til nytte i det kommende år, og der er ingen tid at spille«.

At der ingen tid var at spille blev demonstreret ved, at det første møde fandt sted kun fem uger efter, det første telegram blev sendt fra Thomas Cairns til Johan Hansen. Udover det øjeblikkelige behov for at sætte noget i værk, der ville gøre nytte hele den kommende sæson, var der også en anden årsag til hastværket, nemlig at sejskibsrederne var mødtes i Limhamn sent på året i 1904. På dette møde var det blandt andet blevet diskuteret, hvordan man kunne forbedre fragtraterne for sejskibene. Cairns og Hansen har formentligt haft i tankerne, at et udspil, der først kom fra sejskibsrederne, ville tage noget af effekten af deres forslag, som ikke mindst var tænkt som værende et psykologisk træk vendt mod befragterne for at øge ratene. Det har nok også spillet ind, at ved at lade sejskibsrederne komme først med deres forslag, var der en risiko for, at dampskibsrederne kunne blive beskyldt for at kopiere sejskibsredernes initiativ.

At der var en stor forskel på de to parter interesser kan nok ikke overraske set i lyset af den teknologiske forskel. Men som det fremgår af senere korrespondance i BIM-

CO's arkiver, var der også uoverensstemmelser af mere grundlæggende karakter. På et tidspunkt, da BIMCO var blevet etableret, diskuterede man en sammenlægning med sejskibsredernes organisation, men efter noget diskussion strandede dette forslag. Man havde for forskellige interesser.

Først i 1917 lykkedes det at komme overens, om at sejskibsredere kunne blive medlemmer af BIMCO, da man på dette tidspunkt var af den overbevisning, at det kunne styrke organisationen udadtil. Fra korrespondancen i BIMCO fremgår det, at en medvirkende årsag til denne kovending var et ønske om, at hele branchen stod sammen efter tabene til søs som følge af 1. verdenskrig. Ved generalforsamlingen i 1920 ændrede man formelt på reglerne og gav på den måde plads til en separat medlemskategori for sejskibsrederne. Ved årsskiftet 1920 var der 63 redere med 222 skibe og i alt 123.000 BRT. I december 1921 var dette tal steget til 157 redere med i alt 450 skibe med en total tonnage på 244.674 BRT.

Men reelt havde sejskibene udspillet deres rolle, og i 1925 blev det besluttet, at det ikke længere var nødvendigt med en separat kategori for sejskibsrederne. Mange af sejskibsrederne var gradvist ved at overgå til damp, og deres interesser var således fuldt ud repræsenteret i BIMCO.

Sammen er vi stærke

Fra den 16.-18. februar 1905 mødtes man så i Købehavn. Til stede var i alt 102 rederier fra 10 lande, og disse redere repræsenterede omkring en million BRT. De danske rederier var:

| Rederi | Repræsentant | BRT |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| <i>Det Forende Dampskibsselskab</i> | <i>Jacob Brandt</i> | 150.238 |
| <i>Dampskibsselskaberne Kjøbenhavn, Union Østersøen, Inga</i> | <i>P.L Fisker</i> | 49.727 |
| <i>Dampskibsselskaberne Dannebrog, D/S af 1896, D/S Neptun</i> | <i>C.K. Hansen</i> | 41.562 |
| <i>Dampskibsselskaberne Carl, Skjold, Gorm</i> | <i>L.H. Carl</i> | 23.421 |
| <i>Dampskibsselskabet Norden</i> | <i>P. de N. Brown</i> | 30.441 |
| <i>Dampskibsselskaberne Ægir, Myren, Skjaln Hvide, Holm & Wonsild</i> | | 8.417 |
| <i>Det Helsingørske Dampskibsselskab</i> | <i>H.C. Nyborg</i> | 6.355 |
| <i>Dampskibsselskabet Danmark, Th. Sonne and Co.</i> | | 9,399 |
| <i>Dampskibsselskaberne Cimbria, Vendila, Fiona, Svendsen and Christensen</i> | | 16.678 |
| <i>Dampskibsselskabet Heimdal</i> | <i>Martin Carl</i> | 7.992 |
| <i>Dampskibsselskaberne Urania, Nordsøen</i> | <i>Alfred Christensen</i> | 11.821 |
| <i>A. Asgeirsson</i> | <i>A. Asgeirsson</i> | 849 |
| <i>Dampskibsselskabet Thore</i> | <i>T.E. Tulinius</i> | 1.643 |
| <i>Dampskibsselskabet »Phönix«</i> | <i>R.A. Robbert</i> | 1198 |
| <i>Dampskibsselskaberne Torm, Ajax, Bornholm, Nauta</i> | <i>D. Torm</i> | 8.341 |
| <i>Dampskibsselskaberne Vulcan, Mercur</i> | <i>C.P. Jensen</i> | 8.979 |
| <i>Dampskibsselskabet Øresund</i> | <i>Jens Krogh</i> | 755 |
| <i>Dampskibsselskabet Activ</i> | <i>Carl Hassager</i> | 946 |
| <i>Aalborg Dampskibsselskab</i> | <i>N.K. Stroyberg</i> | 4.038 |
| <i>Dampskibsselskabet Vesterhavet</i> | <i>J. Lauritzen</i> | 11.081 |
| <i>Dampskibsselskabet Jylland</i> | <i>V. Greibe</i> | 4.443 |
| <i>Dampskibsselskabet Dania</i> | <i>Chr. Andersen</i> | 1.670 |
| <i>Dampskibsselskabet Steam</i> | <i>Johnsen og Jespersen</i> | 10.200 |
| <i>Dampskibsselskabet Viking, A.O. Andersen and Co.</i> | | 3,806 |

MINIMUM FREIGHT SCALE.

AS REVISED AT THE COPENHAGEN CONFERENCE ON THE 8th OF JUNE.

BASIS I. Gulf of Bothnia and Finland divided into 3 zones.

1. **Lower zone**, Gulf of Finland and below a line between Örnskjöldsvik and Rafsö districts both included.
2. **Middle zone**: up to Skellefteå and Gamla Karleby districts included.
3. **Upper zone**: north of Skellefteå and Gamla Karleby districts.

The lower zone is to form the BASIS for all the following increases and reductions, as well as those named on the separate schedule.

Steamers loading in middle zone to have an increase of 9 pence pr. Standard or 1 Franc if loading in Upper zone the increase to be 16 or 2 Francs respectively.

BASIS II. A steamer loading 550 850 Standards is to form the basis for all calculations, if below 550 the increase to be at least 9d or 1 franc, all above 850 Standards a reduction of 6 pence or 75 centimes to be allowed.

BASIS III. One loading place to form the basis, with 4½ d. or ½ franc extra pr. Standard for each additional district. If loading in different zones the basis rate to be that for the higher zone. An additional loading place in the same district may be given free.

BASIS IV. The basis for composition of cargo to be Deals ^{and} or Battens with ½ boards. If loading larger proportion of boards or timber owners to demand increased freight according to composition, for caseboards and laths at least 20% extra on basis.

For Cargoes of short length pulpwood or short props frame measure pr. fathom rates to be 10% above basis rates. Shortprops pr. Gothenburg standard to be at basis rates, if pr. fathom pr. scale rate to be increased by 20%. Longprops to be on lumpsum freight.

RIGA (deals/battens) 9 pence or 1 franc pr. Standard below basis freight from Lower zone.

PETERSBURG or CRONSTADT. 1 — or 1¼ franc pr. Standard below basis freight for Deals/Battens or boards only.

ARCHANGEL to be increased by 11 — pr. Standard to East coast of England 12/— to Continent and Channel ports and 10 — to West coast of U. K. above 850 Standards 1 — reduction.

As freights are only made out for the leading ports, it is left to owners to ask for proportionate rates for other ports. Should Baltic employment be offered in the form of time charter owners must see, that the rate corresponds to the profit calculated on voyages performed with freights according to schedules agreed upon.

This scale to remain in force until next Conference in October or November, but any chartering done ahead for next Season not to be below conference rates. The scale to begin on the 15th of June.



Et af de første cirkulærer udsendt af den nystiftede organisation: Cirkulære nummer 2 om minimums fragtrater som reviderede i København i juni 1905. Trykt Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri, Kjøbenhavn.

One of the first circulars sent out by the newly founded organisation: Circular number 2 on minimum cargo rates as revised in Copenhagen in June 1905. Printed at Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri, Copenhagen.

STATSMINISTERIET

~~DET MIDLERTIDIGE MINISTERIUM~~

SØNDERJYSKE ANLIGGENDER

/JAB.
Kjøbenhavn, den 29. Mæj 1920.

Journal Nr. 149. 11/1920.
(Bedes anført ved Besvarelser).

Bilag.

I Anledning af Deres Skrivelse af 17. d. Mæj. skal man herved meddele Dem, at der ikke herfra skønnes at være noget til Hinder for, at de sønderjydske Havne : Aabenraa, Egernsund, Haderslev og Sønderborg i Deres i Arbejde værende Haandbog om Læstesteder i Østersøen og Hvidehavet betegnes som danske, naar det samtidig angives, at de er beliggende i de Landsdele, der ved Folkeafstemning i Henhold til Fredstraktaten i Versailles har udtalt sig for Tilslutning til Danmark.

E. B.

Adm. Min. K.

Oleuf T. Steyerbech
f. f. m.

Herr

J. P. M M H R E,

Toldbodvej, 7. K.

Eksempel på informationsindsamling i form af brev fra statsministeriet vedrørende den sønderjyske situation lige efter folkeafstemningen i 1920, hvor nationalitetsspørgsmålet endnu har voldt usikkerhed for BIMCO's udgivervirksomhed.

Example of the collection of information in the form of a letter from the Office of the Prime Minister concerning the situation in Southern Jutland just after the referendum in 1920, when the question of nationality was still a cause for uncertainty for BIMCO's publishing activities.

Som det fremgår af listen, har BIMCO blandt sine nuværende medlemmer en række af rederier, som har været med helt fra begyndelsen, herunder J. Lauritzen A/S, A/S Dannebrog (via C.K. Hansen), D/S Norden og A/S Dampskibsselskabet Torm. DFDS er i dag medlem via nogle af sine datterselskaber. Som det også fremgår af listen, var DFDS i 1905 en mastodont i dansk rederisammenhæng. Der var dog større spillere på markedet såsom Wilson & Sons fra Hull, som var repræsenteret med 180.000 BRT og ikke mindst William Hansen fra Bergen med 261.231 BRT. William Hansen er i øvrigt stadig medlem af BIMCO.

Åbningstalen blev holdt af Adolf Carl, som på dette tidspunkt var formand for Danmarks Rederiforening. Dagsordenen var kort og præcis:

1. Etablering af minimum fragtrater for den kommende sæson

2. Etablering af en international organisation for dampskibsredere involveret i sejlads i Nordsøen, den Botniske Bugt og Hvidehavet med det formål at udarbejde fælles standardkontrakter.

Grundlaget for at opretholde minimumsfragtraterne var baseret på gensidig tillid og ikke mindst en moralsk forpligtelse til at følge de rater, man blev enige om. Medlemmerne var således ikke juridisk bundet til at følge disse rater. Ved BIMCO's 50-års jubilæum i 1955 udtalte den daværende Præsident Colin Anderson at »...*det faktum, at man var moralsk og ikke juridisk forpligtet, formentligt var det, der sikrede BIMCO's succes*«. Som forudsagt af Johan Hansen var man i det lange løb ikke i stand til at kontrollere fragtraterne, og det stod hurtigt klart, at

det var så som så med at overholde de fælles aftaler. De kommercielle realiteter gjorde, at det var bedre at sejle med lidt end slet ingenting. En juridisk forpligtelse ville have fået mange redere til at tøve med at slutte op omkring organisationen, hvori- mod en moralsk forpligtelse umiddelbart virkede mere acceptabel.

Det andet punkt på dagsordenen gjaldt fælles certepartier. Man var fuldt ud klar over, at fælles standardcertepartier var en forudsætning for at kunne etablere minimumsfragtrater, og derfor blev dette sat på som punkt nummer 2. Man var også klar over, at for at kunne udarbejde sådanne dokumenter havde man brug for et fælles sekretariat, der kunne styre denne proces. Adolf Carl udtalte at »...*med en international organisation vil vi være i stand til effektivt at beskytte os selv imod befragternes ugunstige betingelser, og vi vil stå sammen og være stærke og derigennem fremme vore fælles interesser.*

Som nævnt kom minimumsfragtraterne aldrig til at virke efter hensigten. Derimod skulle beslutningen om at involvere sig i udarbejdelsen af fælles dokumenter vise sig at have langvarige og vidtrækkende konsekvenser, ikke bare for BIMCO, men for den internationale søfartsverden som helhed, da man her fik et fælles forum for at udarbejde kontrakter, som var uafhængigt af faginteresser inden for de forskellige søfartsområder. BIMCO's medlemmer kommer fra alle grene af industrien. Dette kan illustreres ved, at det største skib i BIMCO er BERGE STAHL på 364.767 DWT og det mindste på 4 DWT (en arbejdsbåd i off-shoreindustrien i den Mexicanske Golf).

Som ventet blev resolutionen vedtaget, og man anmodede Danmarks Rederiforening om at tage skridt til at etablere et Sekretariat, samt afholde et nyt møde i Juni 1905 for at drøfte resultater og videreudvikling.

Det andet møde fandt således sted fra den 7.-8. Juni 1905, også i København, og her var der en del optimisme at spore blandt medlemmerne. Markedet havde rettet sig lidt, og man tillagde den nye organisation en del af æren for dette. Man blev enige om at foreslå, at det formelle navn på organisation blev »The Baltic and White Sea Conference«, og at dette navn skulle foreslås på den stiftende generalforsamling, som skulle finde sted fra den 16.-17. November 1905.

Telegrammer med informationer fra medlemmerne ankom i stigende omfang til Adolf Carl, og i en del af disse kunne de tilfredse medlemmer bekræfte, at det var lykkedes at slutte laster til minimumsraterne, men at der samtidigt var mange, som ikke gjorde dette. I det lange løb skulle det vise sig at være kilden til minimumsfragtraternes død, da det naturligvis skabte en ubalance i markedet. Markedskræfter er stærkere end markedskontrol, hvad grundlæggerne af BIMCO udmærket var klar over.

J.F. Myhre, den første generalsekretær

Inden omtalen af den stiftende generalforsamling er det på sin plads at nævne BIMCO's første medarbejder og generalsekretær, J.F. Myhre, som besatte posten fra 1905 til 1925. Myhre var en ildsjæl, og en stor del af kilderne til historien om

BIMCO's første år skyldes hans ønske om at nedskrive historien. J.F. Myhre har da også selv beskrevet begivenhederne, der førte til hans ansættelse i 1905, i sin bog »Twenty Years of the Baltic and White Sea Conference«.

Hele Myhres indstilling var grundlæggende international, og da han læste stillingsannoncen som generalsekretær i det engelske »Shipping Gazette«, var han ansat som skibsmægler i Paris. Igennem sit tidligere virke havde han opnået en del erfaring inden for tømmer- og kulområdet i Nordeuropa, og han følte sig derfor velkvalificeret til stillingen. Han havde allerede haft det første møde med Thomas Cairns i Paris, da denne var på vej til mødet i København i februar 1905. Cairns har sandsynligvis været fremsynet og var klar over, at man havde brug for en velkvalificeret generalsekretær, hvis det viste sig, at planerne for en international søfartsorganisation ville holde stik. Opmuntret af sit møde med Cairns ansøgte Myhre om stillingen, da den blev slået op, og modtog et opmuntrende svar på sin ansøgning. I et stykke tid hørte han intet, men i august 1905 modtog han et telegram fra formanden for Danmarks Rederiforening, Adolf Carl. Telegrammet var kort og klart. Han var ansat, og hans tilstedeværelse i København var ønsket hurtigst muligt.

Ifølge Myhres bog havde det bag scenen været diskuteret, hvilken nationalitet den kommende generalsekretær skulle have. Englænderne mente, han skulle være skandinavisk, mens danskerne mente, han skulle være engelsk. Englænderne fik deres vilje!

I starten havde Myhre sit kontor hos

Adolf Carl, men i November 1905 flyttede han ind i Amaliegade 32 i København. Han var en flittig skribent og er bl.a. forfatter til *Twenty Years of the Baltic and White Sea Conference* og *Handbook of Baltic and White Sea* fra 1910 som i detaljer og kort beskrev procedurer og havneinformationer for dette område.

Den stiftende generalforsamling, 17.-19. November 1905

Forud for generalforsamlingen havde der været dramatik i kulissen. I 1905 opnåede Norge fuld selvstændighed fra Sverige, men dette var ikke foregået uden en vis bitterhed parterne imellem. Forud for mødet var man bekymret for, om dette kunne få en effekt på forholdet mellem de svenske og norske medlemmer. Bekymringen viste sig at være ubegrundet, og parterne besluttede sig for at se stort på de nationale konflikter og koncentrere sig om de internationale løsninger.

Man mødtes fra den 17.-19. november, og det første emne på dagsordenen var en vedtagelse af reglerne, som en gruppe havde arbejdet med siden mødet i juni 1905. Dernæst gik man til valget af præsident og vicepræsident, som blev henholdsvis Adolf Carl og Thomas Cairns.

Den første bestyrelse kom til at bestå af medlemmer fra Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Norge, Rusland, Spanien, Storbritannien, Sverige og Tyskland. Endvidere dannede man en »Copenhagen Committee«, som bestod af de danske medlemmer af bestyrelsen Adolf Carl, Johan Hansen, P.L. Fisker og Chr. Kronman. Denne komite skulle senere udvikle

sig til den eksekutivkomite som i dag er et af de styrende organer i BIMCO.

Viden er magt, deling af viden er succes

I marts 1906 havde man forud for den kommende generalforsamling i november allerede udsendt det første cirkulære med informationer til medlemmerne. Det skulle senere vise sig nødvendigt at skabe en afdeling, som specielt tog sig af at indsamle, analysere og redistribuere den information, som dagligt tilflød sekretariatet. Som følge af en generalforsamlingsbeslutning i 1921 fik det navnet The Information Bureau.

Man kommunikerede med medlemmerne enten via cirkulærer, eller hvis det var information af mere uopsættelig karakter, postkort, som blev sendt direkte til medlemmerne fra sekretariat. Informationerne var i høj grad af operationel karakter. Postkortene kunne omhandle havneforsinkelser på grund af vejr eller strejker, eller de kunne rapportere om nye havneafgifter, som man måtte tage i betragtning, når man sluttede sin last. Kilden til denne information var medlemmerne, som rapporterede dette til sekretariatet i København, som regel per telegram.

Cirkulærerne blev udsendt med længere mellemrum og indeholdt informationer om eksempelvis nye dokumenter, eller rapporter fra de møder, der fandt sted i BIMCO-regi.

I 1913 udgav man for første gang en oversigt over arbejdstider og helligdage i de enkelte lande og havne, den såkaldte »Holiday Calendar« Der gør BIMCO stadig i 2005, og dette kan kun lade sig gøre ved at

Fixtures from Riga below Conference rates

| Steamers name | Stk. | Owners name | To where fixed | Rate | By whom fixed |
|----------------------|------|-----------------------------------|-----------------|------------------------|----------------|
| "Ovidia" | 1500 | G. L. Ahlström, Stockholm | London | 20/6 | Geo. Schneider |
| "Groveland" | 600 | E. Ford W. Hartlepool | Hull or Grimsby | 20/6 | do |
| "Carma" | 500 | O. Banck Helsingborg | Grimsby | 20/6 | R. Schneider |
| "Waterville" | 1000 | Balls & Stansfield | Hull or Grimsby | 20/6 | Geo. Schneider |
| "Eshcolbrook" | 1000 | Haagensen & Co Grimsby | Grimsby | 20/3 | fixed U.K. |
| "Bedecrag" | 1300 | Frew Elder & Co Newcastle | Hull | | Geo. Schneider |
| "Grovehurst" | 650 | E. Ford W. Hartlepool | West Hartlepool | 19/- | E. H. Rustad |
| "Gimle" | 650 | W. Torkildsen, Bergen | Grangemouth | | Geo. Schneider |
| "Mjølner" | 850 | J. C. Giertsen, Bergen | Manchester | 26/- | Geo. Schneider |
| "Sir Walter Raleigh" | 1000 | Pearse & Haswell | Manchester | 26/- | Schneider |
| "Olaus Olsson" | 950 | Carl Schlyter, Stockholm | Hull | L. 535 for 550 Stds | E. H. Rustad |
| "Laila" | 350 | W. Hansen, Bergen | Havre | Fcs. 32 | Geo. Schneider |
| "Oteren" | 550 | Thv. E. Heistein | Bordeaux | Fcs. 35 | E. H. Rustad |
| "Prussia" | 550 | A. Stenzel & Rolke | Antwerp | Fcs. 25 | Stettin Broker |
| "Matmilde" | | do | do | Fcs. 25 | do |
| "Hugin" | 700 | | do | Fcs. 26 | St. Schneider |
| "Svendborg" | 750 | <i>a. P. Møller</i> | Ghent | Lumpsom | |
| "Beeswing" | 900 | <i>J. B. Bousla & Co</i> | <i>Antwerp</i> | <i>basis Fcs. 35</i> | Ghent |
| "Ilex" | 1100 | <i>Jackman Bros. & Co</i> | <i>Roson</i> | <i>Dec. 26</i> | Brokers |
| "Berksire" | 1100 | <i>Thompson, Elliott & Co</i> | <i>Hull</i> | <i>20/-</i> | |
| "Harburg" | 900 | <i>Thos. Cory & Sons Ltd.</i> | | | |

also 7/8000 tult Kappbalks to Holland till Hfl: 12 $\frac{1}{4}$ & Hfl: 13,-
per tult, loading June/Octr. -

Indberetning fra medlem over skibe sluttet under konferenceraten. På den udaterede liste, ca. 1905-1908, opræder et enkelt dansk skib, nemlig A.P. Møllers SVENDBORG sluttet for Ghent. A.P. Møller blev medlem af BIMCO i 1913.

Report from a member of the organisation concerning ships chartered under the conference rate. On the undated list from around 1905-08 there is one Danish ship, notably A.P. Møller's SVENDBORG chartered for Ghent. A.P. Møller became member of BIMCO in 1913.

en række medlemmer indsamler disse informationer lokalt og sender dem til BIMCO. Her samler man disse informationer og gør dem tilgængelige både i bogform, men ikke mindste via BIMCO's hjemmeside.

BIMCO fungerer på mange måder som et filter, hvor information sorteres, evalueres og endeligt distribueres på ny, nu i sammenhængende og analyseret form. Dette gør, at medlemmerne kan trække informationer fra et centralt sted, fremfor at skulle indsamle og analysere selv. Informationen

gøres tilgængelig enten via BIMCO's hjemmeside, via egne trykte medier såsom BIMCO Bulletin eller via direkte forespørgsler til sekretariatet om specifikke projekter eller problemer.

Dokumenter

Dokumenter er på mange måder det, som BIMCO er mest kendt for. Allerede på de første møder i 1905 diskuterede man, hvordan man kunne skabe standarddokumenter, som var balancerede, og som ikke favoriserede den ene af parterne uhensigts-

mæssigt. Det første dokument blev Baltcon, som blev udgivet i 1908, og som indtil for få år siden stadig blev brugt, dog i en revideret udgave. De forhandlinger, som ledte til Baltcon, var langvarige og til tider gik bølgene højt. Langt om længe nåede man til et forlig, som også fandt behag hos en russisk kulhandler, som tidligere havde forladt et møde med "...to hell with the Baltcon". På generalforsamlingen gjorde han meget ud af at annoncere sin entusiasme for dette nye dokument, der som noget nyt indeholdt klausuler, der bestemte, hvordan parterne stod over for hinanden, når det kom til strejker i havnene.

I 1911 blev det besluttet, at man skulle skabe en tættere forbindelse til de forskellige P&I-klubber, som stod for en del af forsikringen inden for søfart. Året før havde man oprettet en speciel medlemskategori for disse klubmedlemmer, og man var i BIMCO klar over, at for at give dokumenterne gennemslagskraft måtte klubberne involveres i selve arbejdet med at skabe dokumenterne, ikke mindst fordi det var P&I-klubberne, der under forsikringen skulle betale i henhold til en kontrakt, som de på dette tidspunkt ikke havde haft indflydelse på ordlyden af. Dette ændrede man på, og man skabte derfor The Documentary Committee, som er det internationale organ i BIMCO, som sætter de enkelte projekter i gang og ligeledes formelt godkender de enkelte dokumenter og klausuler, når arbejdet er færdiggjort. Medlemmerne består af de såkaldte klubmedlemmer, altså P&I-klubberne, samt op til 30, men ikke færre end 8 redermedlemmer, udpeget af bestyrelsen. Udover dette

deltager en række internationale søfartsorganisationer i mødet som observatører.

Det praktiske arbejde med at skabe de enkelte dokumenter foregår i de forskellige underkomiteer under ledelse af sekretariatet i Bagsværd. Her sammensættes en gruppe, som har det tilfælles, at de har en interesse i og en stor viden om det forretningsområde, som kontrakten skal omhandle. For at skabe et balanceret dokument består gruppen både af repræsentanter for befragterne og rederne, men der kan også være mæglere involveret, eksempelvis hvis de har en specialviden på det aktuelle område. Endvidere indgår der repræsentanter fra P&I-klubberne og, hvis det er relevant, en repræsentant fra internationale organisationer, som måtte have en speciel interesse i netop dette forretningsområde.

Møderne strækker sig over hele dage, nogle gange flere dage, hvor man udelukkende arbejder med dette enkelte dokument. BIMCO's opgave er at være tovholder på disse møder, sørge for at diskussionen bevæger sig fremad, notere sig beslutninger, gyde olie på vandene, skrive referat og endeligt udfærdige de første udkast til det nye dokument. Først, når man er nået til fuld enighed om ordlyden i det fulde dokument, bliver det sendt til afstemning i Documentary Committee.

Som alt andet komitéarbejde i BIMCO er dette ulønnet. Man får sine rejseomkostninger dækket, men man giver af sin tid og deler ud af sine erfaringer, for at industrien som helhed kan drage nytte af denne viden.

BIMCO's nuværende dokumentsamling

53/27 INDLEGG
til Herr *Jochim Grieg*
Petersen

fra PETERSEN, MØLLER & HOPPE. t.

Kopi.

(Stempel Kr. 7, 60)

Dampfløds-Agenter.

Certificat-Nr.: Doppelt. — Statistikon 21.

C E R T E P A R T I

Kjøbenhavn, den 23^e December 1912.

Gjennem Skibmæglerne Petersen, Møller & Hoppe i Kjøbenhavn er idag afsluttet følgende Certeparti mellem Herr Joachim Grieg af Bergen, som Agent for Rederen for Dampskibet "AGGA", Klasse * I. A. I. Norsk Veritas, $\frac{1104}{688}$ R. T., Bergen 1906, Staal, eller i Rederens Option:
"HANSA", * I. A. I., $\frac{1125}{695}$ R. T., Trondhjem 1906, Staal.
"LISKEN", * I. A. I., $\frac{1105}{655}$ R. T., do. 1911, do.
"ANNA", * I. A. I., $\frac{1222}{773}$ R. T., Grimstad 1900, do.
"SKULDA", * I. A. I., $\frac{1105}{656}$ R. T., Bergen 1910, do.
"C. SUNDT", * I. A. I., $\frac{1105}{684}$ R. T., do. 1902, do.

eller Nybygning,

circa 1600 Tons d.w. cargo, som Bortfragter, og A/S. Kryolith Mine- & Handels Selskabet i Kjøbenhavn, som Befragtere.

Bemeldte Dampere, som skal være hægt, tæt og i fuldkommen god Stand, stilles til Befragternes Disposition i
IVIGTUT (Grønland)

hvertil Dampere er forpligtet at afgaa i Ballast i Rederiets Valg: mellem den 5^e Juli og den 5^e August 1913, begge Dage inclusive, for derefter at udføre en Reise med KRYOLITH fra

I V I G T U T t i l K J Ø B E N H A V N.

circa 1600 Tons, 10% mere or less,

I Fragt betales:

2 1/2 Krone skriver En og Tyve og En Halv Krone pr Ton & 1000 Kilos, udvejet i Kjøbenhavn.

Fragten bliver at erlægges kontant i Kjøbenhavn ved Reisens Udførsel med Fradrag af, hvad Captainen maatte have modtaget som Forskud.

Skibet skal paa Laeste- og Lossepladsen gaa saa nær til de af Befragterne anviste Pladser, som det med Sikkerhed kan komme og ligge og altid ligge flot.

Forsaavidt som Dampere i Ivigtut eller Kjøbenhavn maatte træffe sammen med gjennem samme Rederi ifølge Certeparti af 12^e de. sluttede Dampere, skal Dampere være forpligtet til at laeste og losse i Turn med den i Henhold til Certeparti af 12^e de. sluttede Dampere.

Ladningen leveres frit til og modtages frit fra Skibet, og skulde Løstere behøves, ere samme for Befragternes Regning og Risiko, dog skal paa Grønland hele Skibets Mandskab deltage i Arbeidet med Indlastningen.

I Kjøbenhavn ere alle Udgifter ved Indklarering og Udklarering for Skibets Regning med Undtagelse af Bolværkspenge, som ere for Befragternes Regning.

Eksempel på et sluttet certeparti fra 1912 fra før der forelå fortrykte standardkontrakter. Skibet AGGA, eller en substitut efter rederens valg, er sluttet af de københavnske mæglerne Petersen, Møller & Hoppe for en rejse med kryolit fra Ivigtut til København

Example of a concluded charter party from 1912 from a time when there were no pre-printed standard contracts. The ship AGGA, or a substitute if the shipowner so chose, has been chartered by the Copenhagen brokers Petersen, Møller & Hoppe for a voyage with cryolite from Ivigtut to Copenhagen.

består af over 130 forskellige dokumenter dækkende næsten enhver tænkelig transaktion inden for søfart. Når noget skal transporteres til søs, ligger der en kontrakt til grund for dette. Dette er gældende, hvad enten det er 200 tons skærver fra Bornholm til Horsens eller 250.000 tons kul fra Australien til de danske kraftværker. Kontrakterne er naturligvis vidt forskellige, men de har dog en del til fælles, f.eks. hvordan man forholder sig kontraktuelt i tilfælde af krig, strejker, havari eller forlis.

Fælles for mange af dokumenterne er, at de har deres rod i et mødelokale i Bagsværd.

Grænseoverskridende

BIMCO har i dag medlemmer i 123 lande, og det er derfor naturligt, at organisation og dens medlemmer har et bredt internationalt udsyn. At BIMCO's generalforsamling fandt sted i København i maj 2005 var mere en undtagelse end en regel. Den næste generalforsamling finder således sted i Hong Kong i 2007. Af BIMCO's tre årlige eksekutivmøder finder de to sted i udlandet. Dette giver først og fremmest mulighed for at mødes med de lokale medlemmer på deres hjemmebane, men også for at mødes med højtstående regeringsrepræsentanter for at drøfte fælles løsninger på regionale problemer, der kan vise sig at have internationale konsekvenser.

Et sådant eksempel går tilbage til slutningen af 1980'erne i USA. Indledningen til problemet var arrestationen af både besætning og skib i en amerikansk havn, da man fandt en container om bord fyldt med narkotika. De amerikanske myndigheder arre-

sterede hele besætningen, som blev indsat i fængsel på den lokale politistation. Man informerede rederiet om, at de ville få en bøde udregnet på baggrund af et vist dollarbeløb per ounce, som var reglen, når man beslaglagde narkotika på gadeplan. Når man har en hel container fyldt til randen med narkotika udløser dette derfor en bøde på adskillige hundrede millioner kroner. Rederiet og dets lokale repræsentanter forsøgte at gøre de lokale myndigheder opmærksom på, at man havde mange containere om bord, at disse have været forseglede, og at man i øvrigt ikke havde mulighed for at checke de enkelte containere, hvilket man heller ikke var forpligtiget til. Desværre gik de lokale myndigheder naturligvis ud fra, at besætningen måtte være involveret, hvilket til dels skyldtes en manglende viden om, hvordan international søtransport fungerer.

Efter en uges tid, blev besætningen løsladt, og skibet frigivet, men situationen havde naturligvis skabt en del problemer for rederiet, som havde brugt både tid og penge på at løse problemet. Rederiet kom efterfølgende til BIMCO, da de mente noget burde gøres for at forhindre en gentagelse. Via kontakter i USA fik at man sat et møde op i Washington med repræsentanter for myndighederne, herunder US Customs og US Coast Guard. Resultatet blev SCIA – The Sea Carrier Initiative Programme. Det går i sin enkelthed ud på, at medlemmerne via BIMCO indgår en aftale med myndighederne om at foretage helt grundlæggende foranstaltninger for at forhindre ufrivillig narkotikasmugling om bord. Dette er eksempelvis at stille contai-

nerede dør mod dør, eller altid at have vagter ved landgangen og andre steder om bord, når skibet befinder sig i et højrisikoområde for narkotikasmugling. SCIA har bevirket, at i stedet for at se besætningen som modstandere samarbejder man nu om at forhindre besætningerne i at fungere som ufrivillige smuglere, og ved flere lejligheder har besætningen direkte bedt myndighederne om at komme om bord for at undersøge lasten, da man havde mistanke om, at der var narkotika i den (og som regel har de ret). Hvad der begyndte i USA har spredt sig til Europa, og der eksisterer nu lignende aftaler mellem BIMCO og 17 Europæiske lande.

Aftalen beviste over for de amerikanske myndigheder, at BIMCO var en organisation, man kunne samarbejde med om at lave praktiske løsninger på lokale problemer. Dette samarbejde kom i høj grad den del af branchen, som sejler på amerikanske havne, til gode, da eftervirkningerne efter 11. september 2001 begyndte at medføre stramninger i sikkerheden i havnene. Politisk set var det selvfølgelig populært at ytre ønske om at al last ind og ud af USA skulle undersøges. Rent praktisk kunne dette ikke lade sig gøre, uden at man derved skabte store forsinkelser i havnene, hvilket BIMCO måtte gøre de politiske repræsentanter opmærksomme på i realistiske vendinger. Der kom nye visaregler, som også gjaldt søfolk, der nu skulle ansøge om visa lang tid inden ankomst til USA. Dette er ofte umuligt, da besætningen ikke altid ved, om de skal til USA, når de mønstrer. Man satte bevæbnede vagter om bord på tankskibe, og lod rederne betale regningen. Normalt er det

jo sådan, at den, der ønsker ekstra vagtmandskab, også er den, der må betale for dette. Værre var det, at man frygtede en skudduel om bord, da vagterne ikke havde nogen erfaring med at omgås tankskibe og derfor ikke kunne forudse konsekvenserne af at skyde på noget, der rent faktisk kunne eksplodere om ørene på dem.

Efterhånden som de skærpede sikkerhedsregler begyndte at tage form, var BIMCO ofte involveret for derigennem at tilsikre, at de regler, man skabte fra politisk hold, også havde rod i virkeligheden i havnene og ude om bord. På møderne i Washington trak BIMCO på den goodwill man havde skabt tidligere via SCIA, hvor man havde lært organisationen at kende som en praktisk og pragmatisk samarbejdspartner, som sagde tingene, som de var. Endvidere var det vigtigt for BIMCO at sørge for, at de sikkerhedsforanstaltninger, man satte i værk, gik via IMO, og dermed blev nationale og ikke regionale.

At løse problemer ved at tage ud og mødes med lokale repræsentanter går helt tilbage til begyndelsen af BIMCO i 1905. På den første generalforsamling i 1905 diskuterede man et problem man havde i specielt britiske havne, når man lossede træ. Problemet var, at der var stor forskel på den mængde last, der stod i konnossementet, og det, der rent faktisk befandt sig om bord. Modtagerne forlangte, at man vejede og målte lasten, og fandt man, at der var en manko, måtte rederiet betale, da kaptajnen jo havde skrevet under på at have modtaget et større kvantum ved lastningen. Modtagerne fik ganske enkelt mindre last, end man havde betalt for.

I 1908 foretog J.F. Myhre sin første rejse til Riga for at forsøge at løse dette problem. Rejsen er beskrevet i J.F. Myhres bog:

»Min første rejse til Rusland

Som en konsekvens af de mange problemer, som rederne havde med at laste sveller i Riga, blev jeg af vores Københavns Komite opfordret til at tage til Riga for ved selvsyn at undersøge problemet. Ved hjælp af vores lokale og energiske medlem J.W. Poskitt blev jeg således i stand til at tage tingenes tilstand i øjesyn på stedet.

Jeg inspicerede de forskellige lastesteder og var specielt interesseret i den måde, hvorpå svellerne blev losset fra flåder på floden. Det blev gjort på en sådan måde, at en del af svellerne, som var gennemblødt af vand, blev tabt og derfor gik til bunds. På trods af dette blev kaptajnen tvunget til at underskrive papirerne med den mængde, der havde været på flåderne. Bagefter blev det klart for os, at en del af svellerne var blevet fundet ned af floden, hvor de blev indsamlet og derefter igen tilbudt til afskibning. Kaptajnen havde i praksis ingen muligheder for at protestere over for afskiberne, der blev beskyttet af den såkaldte »Borsen Usancen« (Exchange Rules). At forsøge søgsmål var både for langsommeligt og for omkostningskrævende, og derfor havde kaptajnen praktisk taget ingen anden mulighed end at sejle med den mængde, man havde fået om bord. Dette var i sin korthed den rapport, jeg aflagde ved det efterfølgende møde i Stockholm.

...I anledning af min første rejse til Riga, kan jeg også berette om den følgende underholdende episode. Jeg deltog i et

møde med de lokalt kulmodtagere i Riga angående losseforhold. Mødet blev holdt på hr. Rosenbergs kontor. Han var den af kulhandlerne, som havde været mest uforsonlig i sin kritik, da han kom til København i forbindelse med AMICON certepartiet, men han var ved Stockholm mødet faldet til ro. Forud for mit besøg i Riga havde der været en del uro blandt de lokale arbejdere, hvilket havde medført, at de lokale beboere havde bevæbnet sig med pistoler. Hr. Rosenberg havde to af disse våben liggende på sit skrivebord, og medens vi diskuterede de forskellige emner på hans kontor, blev to eller tre af de lokale kulhandlere så ophidsede, at de talte i munden på hinanden. Som formand for mødet, afbrød han dem ved at pege på dem med begge pistoler, medens han råbte ”ro, ro”. De fulgte opfordringen, og roen blev genoprettet, så diskussionen kunne fortsætte«.

Global reach – local touch

Hvis grundlæggerne af BIMCO kunne kigge os over skuldrene i dag, ville de nok blive forbavsede, men ikke, som vi kunne tro, på grund af den teknologiske fremgang, der har præget søfartsindustrien de seneste 100 år. Det var man såmænd vant til i 1905, hvor man var gået fra sejl til damp, og telegrafene havde gjort det muligt at kommunikere imellem kontinenterne. I 1905 havde de deres andel af problemer at slås med, og nogle af disse problemer ledte til, at man skabte en organisation, der ved fælles hjælp kunne løse nogle af dem. Dette synes måske ikke specielt revolutionerede i dag, men i 1905 var det et fundamentalt brud med de eksisterende nationale normer.

De ville nok være tilfredse med, at hvad der fra begyndelsen var en regional foretelse med 11 lande og 112 medlemmer nu er blevet til 123 lande og mere end 2.400 medlemmer.

De ville måske undre sig over den mængde papir, dokumentation og tilladelser, der skal til for at sejle en last træ fra Riga til Hamburg, og det ville glæde dem, at nogle af disse papirer bærer BIMCO's logo.

Det ville glæde grundlæggerne, at man stadig rejser ud for ved selvsyn at se på problemerne og herefter sætter sig sammen med de lokale myndigheder for at finde løsninger, der både er praktiske og acceptable for alle parter. De ville være tilfredse med, at de serviceydelser, der var relevante i 1905, fortsat er brugbare for medlemmerne, selv om formen og de måder, informationerne kommunikerer på, er ganske

anderledes. Ikke mindst ville det glæde grundlæggerne, at det stadig er nødvendigt for medlemmerne at mødes under BIMCO's banner for at diskutere fælles problemer, søge løsninger og at fejre disse løsninger ved socialt samvær, der rækker ud over det, som man har tilfælles forretningsmæssigt.

Måske kan det hele opsummeres i det følgende, udtalt af BIMCO's præsident Dr. Helmut Sohmen ved han tiltrædelse som præsident for BIMCO i 1987:

»BIMCO's præstation består i at hjælpe industrien til at arbejde mere effektivt og rentabelt i det daglige. Udover at forsyne os med de skruer og bolte, der holder sammen på det maskineri, der hedder international søfart, er det også dem, der sørger for at holde maskineriet smurt«.

Noter

¹ Hvidehavet er beliggende nord for Rusland, og skibsruterne dertil går nord om Norge og forbi Murmansk og langs Kolahalvøen, til man når indsejlingen. Såvel i 1905 som nu er den vigtigste havn Arkhangelsk. Området er generelt isfrit fra april til oktober, og denne periode betegnes som »sæsonen«, på engelsk, »the season«.

² Rederiet Dannebrog's historie er bl.a. beskrevet på rederiets hjemmeside:
<http://www.wecoshipping.com/pages/history.htm>.

³ Page 7, *Twenty Years of the Baltic and White Sea Conference*, J.F. Myhre, 1927.

BIMCO - the first Centenary

Summary

BIMCO, the Baltic and International Maritime Council, has celebrated its 100th anniversary in 2005. To mark the occasion the Year Book contains a description of the circumstances and events leading up to the founding of the organisation in 1905. Right from the start the Danish shipping companies were strongly represented with several board members, and today the organisation is still domiciled in Denmark.

Throughout its history the main function of the organisation has been the collection, analysis and exchange of information significant for the sea transport of goods. This function had its origin in the poor cargo rates in and out of the Baltic, where the main exports were timber, corn and coal. Due to the work of the Documentation Committee standard formulas were created for the conclusion of deals. Both charter parties and bills of lading for many different cargoes and conditions have since been standardised under the auspices of BIMCO.

Beside the development of documents BIMCO has in all the years published its own international Holiday Calendar, as a help to the ship owners' planning and the timing of their ships' stay in harbour. But BIMCO also provides a lot of information about other practical matters such as strikes, blockades, ice conditions and the accumulation of traffic.

In concrete situations the organisation gets

actively involved and helps its members deal with the authorities. For example, the article tells about BIMCO's efforts in the United States to reach an agreement on procedures for the checking of container contents in order to prevent drug smuggling without prejudicing innocent ships' crews.

This method of travelling to the country concerned and engaging in direct negotiations with the authorities and organisations there has been a common feature of BIMCO since its foundation in 1905. As an example the article describes how its first leader J.F. Myhre in 1908 travelled to Riga to try to solve a problem with the amount of timber taken on board. The real amount of timber did not always correspond with the amount indicated in the papers, but the captains were obliged to sign the bills of lading without having any possibility of checking the amount brought on board. This problem could only be solved through international negotiations between the consignor, the carrier and the receiver, and in the solution of such conflicts BIMCO soon achieved international recognition for its direct, pragmatic and realistic attitude.

Even though the methods have changed, the concept of service underlying BIMCO's success has not changed, and today the organisation, which now totals 2.400 members from 123 countries, still has full support.



Ole Stig Johannesen: De fire motortrampere fra Kalvehave

Forfatteren er lektor cand. mag. i fransk, tysk og russisk, men har også en maritim fortid. Han har desuden skrevet bøger om rederierne ØK, Ove Skou og Dansk-Fransk. Efter en indledning om rederiet beskrives de fire skibe og deres livsforløb.

Da redcriet Motortramp A/S blev stiftet af A. Reimann¹ 15. juli 1925 skete der en pudsig sammenkobling af Danmarks daværende to hovederhverv: landbrug og søfart.

Reimann havde i 1923 købt godset Stensbygaard,² der er beliggende midtvejs mellem Vordingborg og Kalvehave, og hvor han især interesserede sig for kvægavl – udvikling af rød dansk malkerace, og for disse avlsresultater høstede han international anerkendelse – samt for trædyrkning, til trods for at han ikke var uddannet inden for landbrug.³ Det var han til gengæld inden for shipping med diverse ophold i udlandet. Som udlært blev han 1912 ansat i det københavnske shippingfirma A. O. Andersen og efter et ophold i Norge udstationeret i USA, hvor han tilbragte krigsårene. Efter en periode i New York forlagde han bopælen til Portland, Oregon, der var og stadigvæk er en hovedby for træudskibning. Her beskæftigede han sig med og var også leder af forskellige foretagender inden for skibsfart og skibsbygning, såvel som han var det danske fragtnævnets repræsentant i USA i efterkrigsårene.

I 1921 vendte han tilbage til hjemlandet, men da han ikke fandt en passende stilling, slog han sig derfor på landbruget. Shippingbranchen var dog ikke helt glemt – han indtræder på opfordring i bestyrelsen for det skrantende rederi Orient, men puslede samtidig med ideen om et rederi. Et aktieselskab med en kapital på 1,2 mio. kr. stiftes sammen med et par bekendte⁴, og nogle værelser indrettes til rederikontorer på Stensbygaard.⁵ Året efter indkøbes M/S STENSBY, og lidt senere anskaffes det norskejede, men ligeledes svenskbyggede M/S LUNDBY.

I 1936 blev M/S TUREBY leveret fra B&W, og endelig som det sidste M/S VEDBY, der grundet krigen først blev sat i fart i 1945 efter krigens afslutning.

Skibene er ret karakteristiske med kun et dæk, og de to første skibe har hver tre lastrum og fem luger. De to sidste havde ligeledes tre lastrum, men med kun tre luger – til gengæld var de usædvanligt lange og brede. Regnet ud fra tonnagen havde de verdens største luger.

Skibene var egentlig datidens bulkcarriers – før dette begreb og ord vandt indpas – og de to sidst tilkomne skibe M/S TUREBY og M/S VEDBY var netop ud over at være beregnet til transport af almindelig løs bulklast også indrettet med henblik på

også at kunne sejle med træstammer. Reimann havde stadigvæk gode forbindelser til Oregon og forretningsfolk i skovområderne i det canadiske British Columbia, og de blev da også anvendt i træfarten herfra. Ud over træstammer blev også 25 meter langt tømmer fragtet til Sydafrika til anvendelse ved bygningen af guldmineskakter.

M/S STENSBY og M/S TUREBY gjorde hele 2. verdenskrig med. M/S TUREBY blev adskillige gange omtalt på hæderkronet vis. Under krigen fik man øje på de store luger, og skibet blev derfor udvalgt til en transport med lokomotiver fra England til Mellemøsten. Efter krigen blev både TUREBY og VEDBY sat ind i et par års time charter med lokomotiver fra USA til Cherbourg i Frankrig. I øvrigt fortsatte alle tre »overlevende« skibe i worldwide trampfart – dog ofte i langvarigt time charter, således var alle tre gennem hele 1950/51 indsat i fart mellem Freemantle, Vestaustralien og Christmas Island (den Christmas Island, der tilhører Australien, og som ligger lidt syd for Java).

TUREBY kom i de seneste år af sin levetid, og under andet navn, flere gange til Orchoved på Falster medførende mahognistammer til finérfabrikken, men selvsagt kom de fire skibe aldrig nogensinde til deres hjemsted, Kalvehave. Dog gik rederiet Motortramp i mange år populært under navnet »Kallehaverederiet«.

Efter salget af VEDBY i 1962 ejede rederiet ikke mere selvstændigt skibe, og de ansatte på rederiets kontorer på Stensbygaard blev overflyttet til Orients kontor i København. Rederiet havde fortsat igennem mange år interesser i såvel Orient som Norden og var indtil for kort tid siden

moderselskab i Motortrampkoncernen omfattende rederierne Motortramp, Orient og Norden. Samtidig beskæftigede Motortramp sig med diverse investeringsvirksomhed og ejendomshandel.

M/S STENSBY

Bygget af Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B, Göteborg, byggenr. 221.

Afliveret 29. september 1926 til A/S Motortramp, Stensved.

Tonnage: 6850 tdw; 3953 BRT; 2934 NRT.

Dimensioner: 350'2" x 50'8" x 25'4".

Motor: Diesel. 6 cyl. 4-takts B&W 6250-S. 2000 ihk. 9,5 knob. Forbrug 6,5 tons.

Først indregistreret i 1926 med hjemsted i København, derefter i Kalvehave.

Detaljer: Et dæk. To master. Tre lastrum. Fem luger. Ti 3-tonns bomme (5 tons i dobbeltløft).

Hændelser:

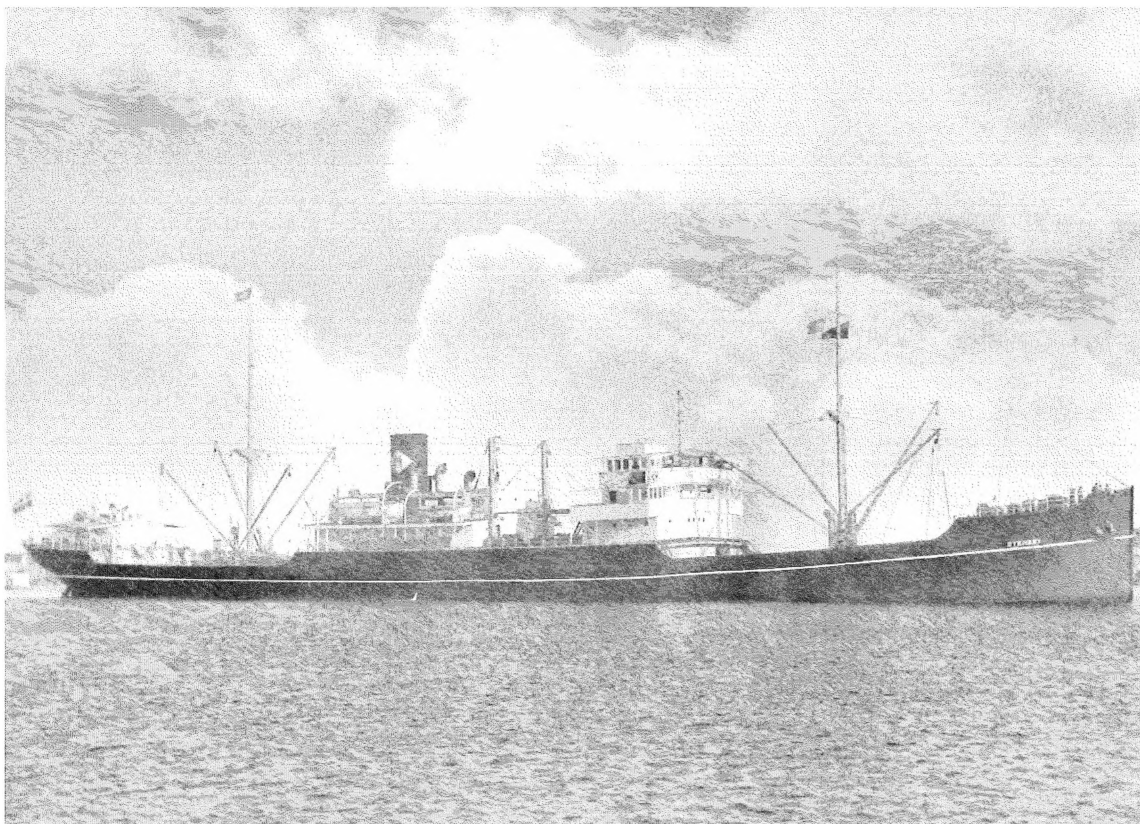
5. august 1933. Grundstødt med lods om bord i tæt tåge ved indsejlingen til Columbia-floden på rejse fra Portland til Seattle. To dage efter kom skibet flot ved fremmed hjælp. Grundstødningen skyldtes formodentlig tåge og strømsætning.

12. december 1939. Andenstyrmand omkom ved fald ned i lasten, medens skibet lastede koks i Port Arthur, Texas.

Krigsbegivenheder:

Ved Danmarks besættelse befandt M/S STENSBY sig i det Indiske Ocean og fulgte her opfordringen fra Det britiske Admiraltet om at søge ind til neutral havn.

29. april 1940 ankom skibet til Durban i Sydafrika, hvor det blev beslaglagt af Den



M/S STENSBY bygget på Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B i Göteborg til Motortramp A/S i 1926 og blev solgt i 1953 til Finland. Skibet lastede 6850 tdw i tre lastrum med i alt fem luger og var udstyret med en B&W-motor type 6250-S på 2000 ihk. (Foto: H&S)

The M/S STENSBY was built at Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B in Gothenburg for Motortramp A/S in 1926 and was sold in 1953 to Finland. The ship's capacity was 6850 dwt. in three holds with five hatches altogether and was fitted with a B&W 6250-S engine of 2000 i.h.p. (Photo: DMM)

sydafrikanske Union. STENSBY blev indstævnet for en priseret, hvor kaptajnen protesterede, idet han hævdede, at kontrollen med rederiets skibe nu var overgået til skibsfartskomiteen i New York. Der blev efterfølgende truet med konfiskation af

skibet, og til sidst måtte såvel STENSBY såvel som to andre danske skibe i samme situation (INGE MÆRSK og KALØ) tage imod tilbuddet på trods af, at de sydafrikanske vilkår ikke var særligt gode. De tre skibe blev alle overført til South African

Railways and Harbours, og STENSBY blev derefter sat i fart på Australien.

Det britiske Admiraltets repræsentant stillede en erstatning og godtgørelse for brug af skibene i udsigt efter krigens afslutning, men Sydafrika følte sig ikke bundet af dette løfte, og den senere erstatning, der først kom til udbetaling i 1952, var kun på halvdelen af det ansøgte.

18. november 1953. Ankom STENSBY til Aalborg, hvor overtagelse fandt sted efter dokning.

Solgt med virkning fra 26. november 1953 til Hacklin Holding Co. A/B, Helsinki, og omdøbt M/S WERNER H med hjemsted i Pori / Björneborg, Finland.

Solgt 1959 til ophugning i Japan, og skibet ankom til Osaka 2. april 1959.

M/S LUNDBY

Bygget af Nya Varvs A/B Öresund, Landskrona, byggenr. 25.

Søsat: 8. marts 1926.

Aflleveret 12. juni 1926 til Rederi-A/S Saga, Oslo og døbt M/S SAGA.

Egentlig kontraheret hos AB Götaverken, der rekontraherede skibet hos værftet i Landskrona.

Solgt 27. marts 1931 til A/S Motortramp, Stensved, og omdøbt LUNDBY.

Tonnage: 6850 tdw; 4150 BRT; 2506 NRT.

Dimensioner: 357' x 51'3" x 25'4".

Motor: Diesel. 6 cyl. 4-takts B&W 6250-S. 1800 ihk. 10 knob.

Besætning: 34.

Detaljer: Bygget med krydserhæk. Et dæk. To master. Tre lastrum. Fem luger. Ti 3-tons bomme (5 tons i dobbeltløft).

Krigsforliset:

April 1940. Oplagt i New York.

30. marts 1941. Overtaget af U.S. Shipping Board og omdøbt M/S PINK STAR med hjemsted i Panama. Bemandet 12. juli 1941 i New York.

19. september 1941 blev LUNDBY på sin første rejse efter overtagelsen i engelsk konvoj fra Sydney i Nova Scotia, Canada til Reykjavik torpederet af en tysk u-båd. Konvojen, der bestod af 63 skibe, blev angrebet af 15-17 ubåde, og 20 skibe gik tabt.

På denne rejse bestod besætningen af otte canadiere, seks englændere samt af belgiere, hollændere, polakker og enkelte fra oversøiske lande. En mand omkom.

Den erstatning for brug og forlis, som USA tilbød efter krigen, fandt man for ringe, og sagen blev først afsluttet i 1954.

M/S TUREBY

Bygget af Burmeister & Wain A/S, København, byggenr. 615.

Søsat i december 1935.

Aflleveret 3. januar 1936 til A/S Motortramp, Stensved.

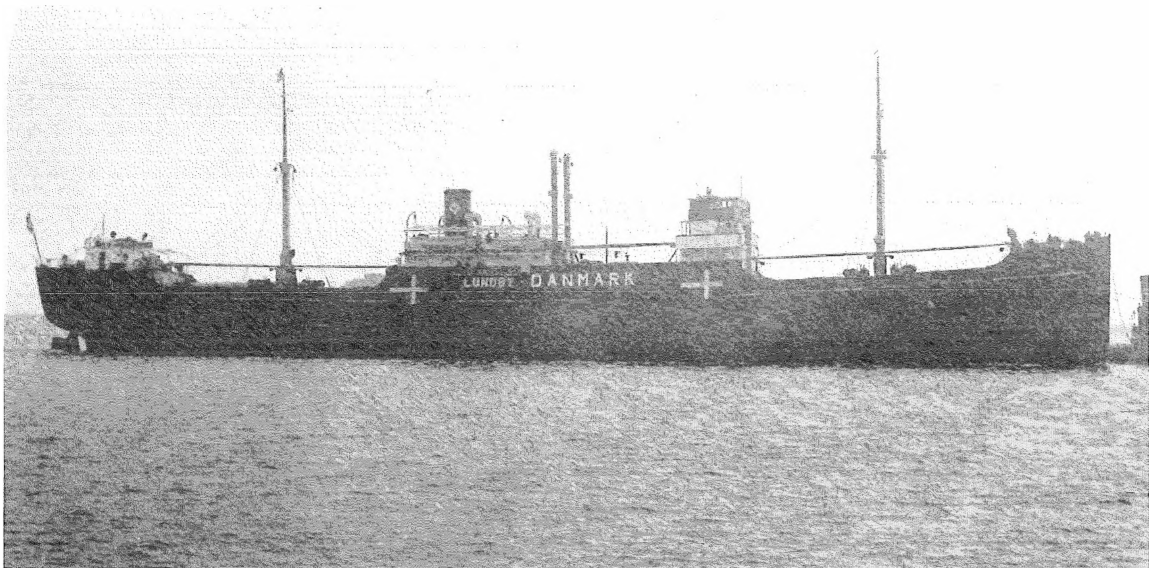
Tonnage: 7350 tdw; 4372 BRT; 2646 NRT.

Dimensioner: 363'6" x 56'4" x 24'9".

Motor: Diesel. To 4-cyl. 2-takts B&W 450-VF-90. 3000 ihk. To skrucer. 12 knob. Forbrug 10 tons.

Besætning: 36.

Detaljer: Et dæk. Tre lastrum. Tre luger (19 x 6,25 m). Seks dobbelte samsonposter, hvor parret foran brobygningen og parret lige efter maskincasingen begge er forsynet med en mindre signalmast. Denne særlige konstruktion kaldes »goalposts masts«. Tolv 3-tons bomme og én 25-tons svær-



M/S LUNDBY blev bygget på Nya Varv A/B i Landskrona og Motortramp A/S købte det i 1931. M/S LUNDBY var egentligt søsterskib til STENSBY, men kontrakten var vidresolgt til værftet i Landskrona. Motorens kraft er for dette skib opgivet til 1800 ihk. Under Anden Verdenskrig blev skibet overtaget af U.S. Shipping Board, men allerede på sin første rejse, blev det torpederet og forliste den 19. september 1941. (Foto: H&S)

The M/S LUNDBY was built at Nya Varv A/B in Landskrona and Motortramp A/S bought it in 1931. The M/S LUNDBY was actually a sister ship to the STENSBY, but the contract was resold to a shipyard in Landskrona. The engine power for this ship is recorded as 1800 i.h.p. During World War II the ship was taken over by the U.S. Shipping Board, but already on its first voyage it was torpedoed and sank on 19th September 1941. (Photo: DMM)

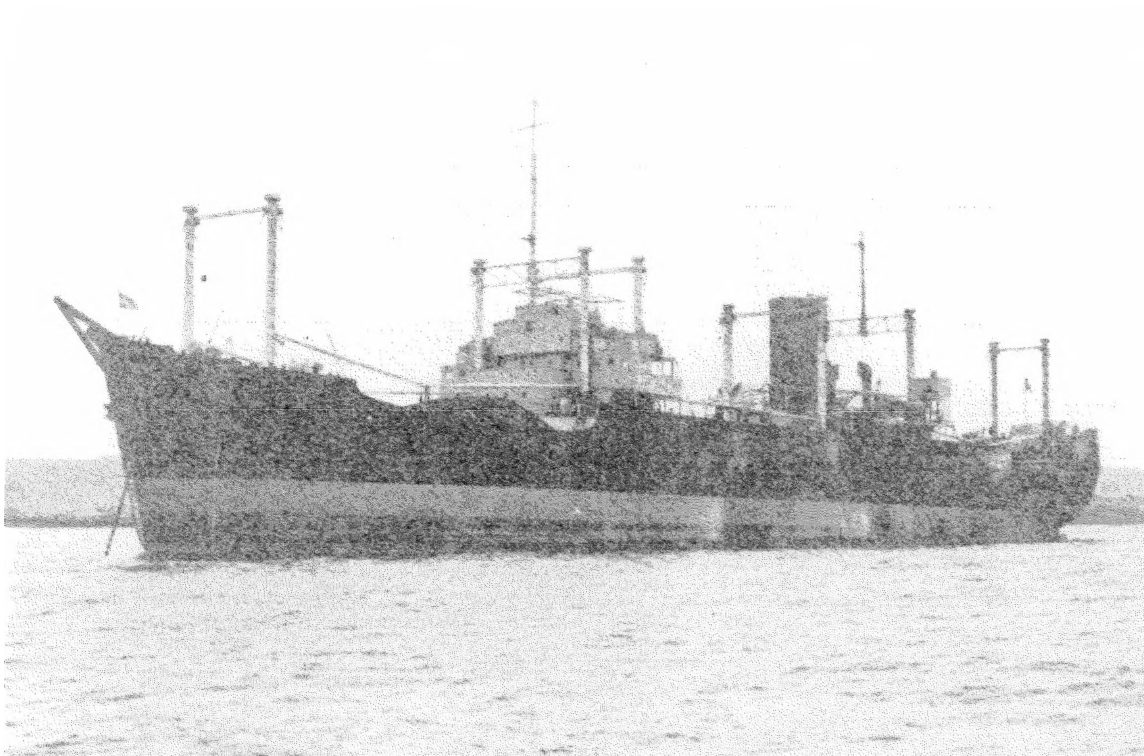
vægtsbom. Alt dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Krigsbegivenheder:

Den 9. april 1940 befandt M/S TUREBY sig i Atlanterhavet på rejse fra La Plata til Danmark. Man valgte derfor at søge ind til Reykjavik på Island, hvor der en måned senere

blev landsat engelske tropper. Det blev herefter aftalt med engelske myndigheder, at TUREBY skulle sejle til Glasgow, hvortil det ankom juli 1940 og efterfølgende blev beslaglagt, og rederiet Hutchinson Line, Glasgow, blev indsat som bestyrer af skibet.

Efter en længere ventetid blev det sat i fart 14. oktober 1940. Bortset fra en enkelt



M/S TUREBY blev bygget på B&W i København og afleveret 1936 til Motortramp A/S. Skibet var på 7350 tdw og udstyret med en B&W-motor af typen 450-VF-90 på 3000 ihk. Skibet var godt forsynet med lossegrej: Seks dobbelte samsonposter med tolv 3-tonns bomme og én 25-tonns sværvægtsbom. Ved Danmarks besættelse den 9. april 1940 befandt skibet sig i Reykjavik, og det blev senere overtaget af England og sat i drift under rederiet Hutchinson Line, Glasgow. I forbindelse med invasionen deltog TUREBY med to rejser til Normandiet. TUREBY blev 1960 solgt til Teulada S.p.A. di Navigazione, Cagliari, Italien, og omdøbt TALORO. (Foto: H&S)

The M/S TUREBY was built at B&W in Copenhagen and delivered in 1936 to Motortramp A/S. The ship's capacity was 7350 dwt. and it was fitted with a B&W 450-VF-90 engine of 3000 i.h.p. The ship was well equipped with cargo gear: Six double Samson posts with twelve 3-ton derricks and one 25-ton heavy derrick. When Denmark was occupied on 9th April 1940 the ship was in Reykjavik, and it was later taken over by Britain and put into service for the Hutchinson Line shipping company in Glasgow. In connection with the D-day invasion the TUREBY made two voyages to Normandy. In 1960 it was sold to Teulada S.p.A. di Navigazione, Cagliari, Italy and renamed the TALORO. (Photo: DMM)

tur til Amerikas vestkyst bestod de første rejser af farter over Atlanten. På den femte rejse skulle der transporteres 15 lokomotiver med en individuel vægt på 70 tons samt tendere foruden lastvogne og ambulancer til Melleømsten. Når netop TUREBY blev udvalgt hertil, skyldtes det skibets usædvanligt store luger.

Rejsen gik fra Hull og syd om Afrika til Abadan og Basra. Under en senere rejse i Middelhavet med ammunition og flybenzin fra Alexandria til Tripolis blev skibet beskadiget ved et flyangreb under losningen. Tyskerne meldte, at det var totalt ødelagt, men det var dog ikke mere end at TUREBY ved egen kraft kunne sejle langsomt tilbage til Port Said for reparation

En anden dramatisk hændelse opstod under en senere rejse i 1943, da der i bugten ved Aden blev affyret en torpedo, der passerede agten for skibet. Derefter kom en u-båd til syne, og på TUREBY blev der slået fuld kraft frem for at vædre fjenden, der dog dykkede meget hurtigt. Tilkaldte bombefly, der nåede frem 20 minutter senere, nedkastede dybvandsbomber, men om u-båden blev beskadiget vides ikke. I forbindelse med invasionen deltog TUREBY med to rejser til Normandiet. Den første tur fandt sted allerede dagen efter invasionen, hvor der blev losset krigsmateriel ud for stranden ved Omaha Beach, og den næste gik til havnen i Arromanches.

På den fjortende krigsrejse fra USA til Antwerpen lå skibet elleve døgn i denne havn, hvor der dagligt var angreb med tyske V1- og V2-raketter. Aftenen før afrejsen blev fire mand af skibets kinesiske besætning dræbt af et raketnedslag.

Den 9. maj 1945 afsejledes for sidste gang i konvoj fra Newark, USA, til London, hvortil TUREBY ankom 27. maj 1945. Herefter blev skibet tilbageleveret.

Konklusion: Fra juli 1940 til maj 1945 udsejledes der totalt over 136.000 sømil. En del af rejserne var i admiralitetets tjeneste under Sea Transport Department. De fleste rejser var på Nordatlanten, men der var også rejser til det indiske Ocean og Rødehavet og en enkelt dramatisk rejse i Middelhavet og ofte bestod ladningen af krigsmateriel. Under denne periode blev mange besætningsmedlemmer udskiftet både med danske og udenlandske. TUREBY fik både før og under krigen betegnelsen et »*happy ship*«, hvorved forstås, at om bord var der en god stemning og god harmoni såvel mellem officerer og den menige besætning som grupperne indbyrdes.⁶

Hændelser:

29. januar 1958. Grundstødt ved Arubas vestkyst. Dagen efter kom skibet flot ved egen hjælp.

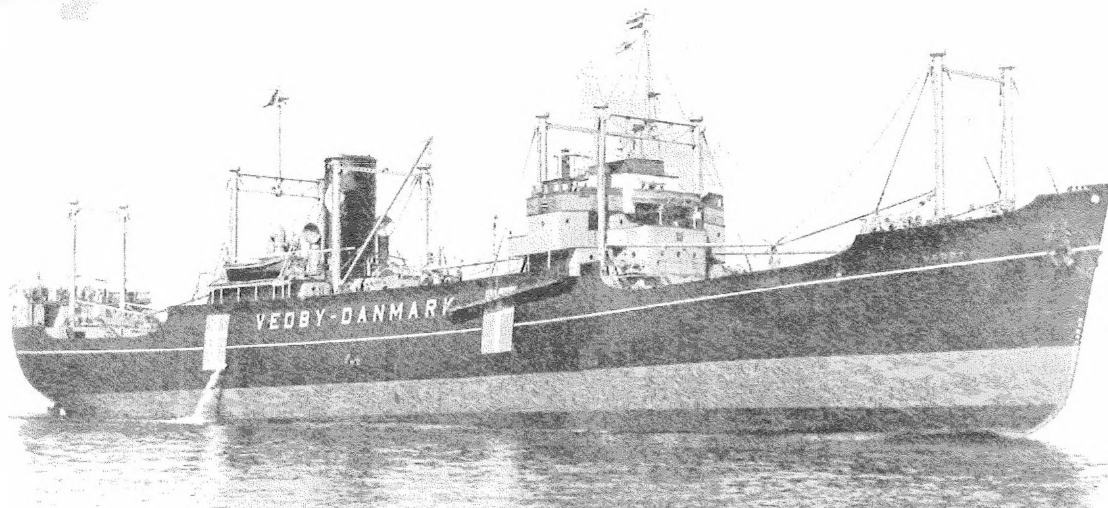
7. december 1960. Solgt til Teulada S.p.A. di Navigazione, Cagliari, Italien, og omdøbt TALORO.

1963. Solgt til Compañía Comercial y Navegación San Martín S. A., Panama, og omdøbt SILVERFIR.

1968. Solgt til Blue Greek Sea Compañía Naviera, Panama, og omdøbt STELLA.

1969. Solgt til Holland og umiddelbart derefter videresolgt til Eisen & Metal AG., Hamburg for ophugning. Ankom 12. aug. 1969 til Hamburg i slæb.

Årsagen til ophugningen var en grundstødning i februar samme år ud for Hol-



M/S VEDBY blev bygget på B&W i København og var færdigt på værftet i januar 1942, men blev først afleveret til Motortramp A/S i maj 1943. Skibet var på 7270 tdw og med en B&W-motor type 562-VTF-115 på 3200 ihk. Dæksudstyret var lig TUREBYs. Mens skibet under krigen var oplagt i København blev det saboteret af Schalburgkorpset. Skibet blev solgt til A/B Sally ved A. Johansson, Mariehamn, Ålandsøerne, og omdøbt til DAFNY. (Foto: H&S)

The M/S VEDBY was built at B&W in Copenhagen and was finished at the shipyard in January 1942, but was not delivered to Motortramp A/S until May 1943. The ship had a capacity of 7270 dwt. with a B&W 562-VTF-115 engine of 3200 i.h.p. The deck equipment was the same as the TUREBY's. During the war, while the ship was laid up in Copenhagen, it was sabotaged by the Schalburgkorps. The ship was sold to A/B Sally's representative Mr. A. Johansson, Mariehamn, in the Åland Islands, and it was renamed the DAFNY. (Photo: DMM)

land ved Terschelling, da skibet var på rejse fra Gdynia til Vestafrika med kul. Da tidevandet satte ind forsøgte skibets kaptajn ivrigt at komme fri af grunden ved at

sætte fuld kraft på maskinen, men under disse anstrengelser, blev bunden ødelagt i en længde af over 50 meter. (Kaptajnen blev i øvrigt afskediget umiddelbart efter,

fordi han bl.a. ikke havde afventet fuldt tidevand). Efter en nødreparation i Emden fuldførtes rejsen. På tilbagereisen medbragtes der mahognistammer til Orehoved tæt ved hjemhavnen. I marts 1969 blev det sendt til eftersyn i dokken på Aalborg Værft. Reparationen viste sig at være kostbar, og TUREBY blev derefter lagt op i Aalborg, medens det græske rederi overvejede situationen, der altså resulterede i ovennævnte ophugning.

M/S VEDBY

Bygget af Burmeister & Wain A/S, København, byggenr. 664.

Søsat 18. september 1941.

Færdigbygget 10. januar 1942, men først afleveret maj 1943 til A/S Motortramp, Stensved, og derefter oplagt i København. I 1943 blev skibet udsat for en sabotageaktion fra det tyskvenlige Schalburgkorps.

Tonnage: 7270 tdw; 4446 BRT; 2625 NRT.

Dimensioner: 363'6" x 56'4" x 24'9".

Motor: Diesel. 5 cyl. 2-takts B&W 562-VTF-115. 3200 ihk. 12 knob. Forbrug 10 tons.

Detaljer: Et dæk. Tre lastrum. Tre luger (19 x 6,25 m). 6 dobbelte samsonposter, hvor parret foran brobygningen og parret lige efter maskincasingen begge er forsynet med en mindre signalmast, »goalpost masts«. Tolv 3-tonns bomme og en 25-tonns sværvægtsbom. Alt dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Hændelser:

18. oktober 1955. Da M/S VEDBY befandt sig i Stillehavet ca. 60 sømil vest for Californiens sydspids, indtraf en eksplosion i

hovedmaskinen, og en stikflamme ramte en maskinassistent, der blev alvorligt forbrændt. Eksplosionen skyldtes sandsynligvis, at et trykleje var løbet varmt, og varmen herfra forplantede sig til krumtaphuset, hvorved oliedampene heri er blevet antændt.

30. januar 1959. Kollideret i Kielerkanalen på rejse til Lübeck. Da M/S VEDBY, der havde lods om bord og afgav tågesignaler, i tæt tåge passerede broen ved Rendsburg, sås ret forude et modgående skib, der senere viste sig at være BALTIC EXPRESS af London. Roret lagdes styrbord og derefter bagbord, men umiddelbart efter tørnede BALTIC EXPRESS med bagbord låring mod bagbord side af VEDBY.

4. januar 1962. Solgt til A/B Sally ved A. Johansson, Mariehamn, Ålandsøerne, og omdøbt DAFNY.

14. august 1975. Solgt til Eckhardt & Co. KG., Hamburg, for ophugning. VEDBY fik dog endnu nogle leveår, da det ikke blev ophugget, men derimod videresolgt 1975 til Euro-Atlantica de Navegación, Panama og omdøbt MARLIN II. Solgt 1980 til Naviera Mogor S. A., Spanien for ophugning.

Ankom 9. marts 1980, til Marin, hvor ophugningen påbegyndtes 24. november 1980.

Fart efter krigen

Skibenes særlige konstruktion med de omtalte store luger blev nu atter værdsat, da både TUREBY og VEDBY i de første efterkrigsår blev sat ind i transport af diesellokomotiver og andet jernbanemateriel fra USA til Frankrig.

Noter

¹ Født 15. april 1889.

² Købt for penge optjent ved forretninger under opholdet i USA. Ikke for intet var han søn af en børsvekslerer.

³ Ifølge eget udsagn skulle han fra sin ungdom have haft to hovedinteresser: skibsfart og landbrug.

⁴ Hans tidligere chef, skibsreder P. Carl fra rederiet Hejmdal, samt godsejer og frøgrosserer H. Hartmann. Størsteparten af aktierne ejedes dog af Reimann selv og den nærmeste familie.

⁵ For øvrigt var rederiets prokurist (en tidligere skibsfører) også gårdejer og boede på nabogården.

⁶ *Turebys* rejser under krigen omtales indgående i bd. III og IV hos Chr. Tortzen.

Kilder:

Christian Tortzen: *Søfolk og skibe* 1939-45, I-IV. København 1981-85.
Rigsarkivet.

The Four Motor Tramps from Kalvehave

Summary

The founder of the shipping company, Mr. A. Reimann, had a long stay in the United States during World War I, where he made many good contacts within the forestry and timber industry on the Pacific coast. After his return home he established himself as a landowner, but since he still retained his earlier interest in and love of ships and shipping he soon founded a shipping company that he ran parallel with cattle breeding, both of them quite skilfully. The shipping company now reaped the benefit of his old contacts on the Pacific coast, and the company's ships were all especially adapted for the transport of logs. The hatches, for example, were exceptionally large.

During World War II the LUNDBY was lost on

its first voyage in allied service, and the last ship to be built, the VEDBY, was not put into service until after the end of the war. As far as the STENSBY and the TUREBY were concerned it was a five-year period full of drama. The STENSBY was transferred to South Africa, and the TUREBY, after a detour via Iceland, came into British service, where it was involved in many dramatic episodes. The ship was honourably mentioned several times for its efforts in the war. Both during and after the war the ships with the large hatches proved themselves particularly well suited for the transport of locomotives and railway material, for example to a devastated Europe in the post-war years.

Rikke Kristensen: Farvelhilsen fra DFDS på Kvæsthusbroen – Fund af gammelt DFDS-stel ved Skuespilhusbyggeriet

Rikke Kristensen er cand.mag. i klassisk arkæologi og kunsthistorie og er ansat som registrant af arkæologiske fund på Københavns Bymuseum. Forfatteren har specialiseret sig i keramik fra perioden 1600 til 1900.

Fra den 7. januar i år stod arkæologerne fra Københavns Bymuseum i bidende frost og holdt øje med jordarbejderne på den store byggeplads ved Kvæsthusbroen i København. Her på den store byggeplads er Det Kongelige Teater ved at opføre et nyt Skuespilhus, som efter planen skal indvies i 2008.

Det arkæologiske tilsyn var iværksat af flere grunde. For det første var der fundet flere skibsvrag fra en 1400-tals skibsspærring på den anden side af havneløbet ved udgravningen til Operaen. For det andet havde tidligere undersøgelser blotlagt tykke kulturlag og bolværkskonstruktioner længere inde på Kvæsthusbroen. Sidst men ikke mindst skønnedes det, at alle informationer om den oprindelige kystzones udstrækning var af arkæologisk interesse. Selvom arkæologerne stod vagt i over to måneder, dukkede der ingen skibsvrag op, men arkæologerne var dog langt fra skuffede, for jorden under Kvæsthusbroen viste sig at være fyldt med spændende fund, som kunne fortælle historier om havnens liv.

Blandt de mange fund fra området opfyldning i 1600-årene og 1700-årene dukkede også yngre genstande op som overraskede. For at forankre Skuespilhusets scenekælder blev der boret nogle store og dybe huller, som senere skulle fyldes op med beton. Fra disse borer, som gik ned til mellem kote -6 til -8 under daglig vande, kom det ene skår af spisestel med DFDS-logo op efter det andet. Skårene tilhørte et stel, der angiveligt har været anvendt som service på DFDS-skibene fra 1925 og et stykke ind i 1930'erne.

Kvæsthusbroen har siden 1866, da DFDS blev dannet, været ejet af selskabet, og stedet har i høj grad været præget af det travle liv omkring DFDS-skibene. Denne aktivitet sluttede i september 2004, da Oslobåden flyttedes til Nordhavnen for at gøre plads til det nye Skuespilhus. Den uventede tilsynkomst af det gamle DFDS-stel var en pudsigt farvelhilsen fra DFDS-skibene.

Fundet blev gjort lige inden for den nuværende bolværkskant. Indtil slutningen af 1930'erne, hvor Kvæsthusbroen blev udvidet i bredden, var dette område en del af havnebassinet, hvor DFDS-skibene kunne lægge til. Man kan forestille sig, at servicet er kastet over bord, måske ved et uheld eller måske fordi man ønskede at skille sig af med ituslåede steldele.



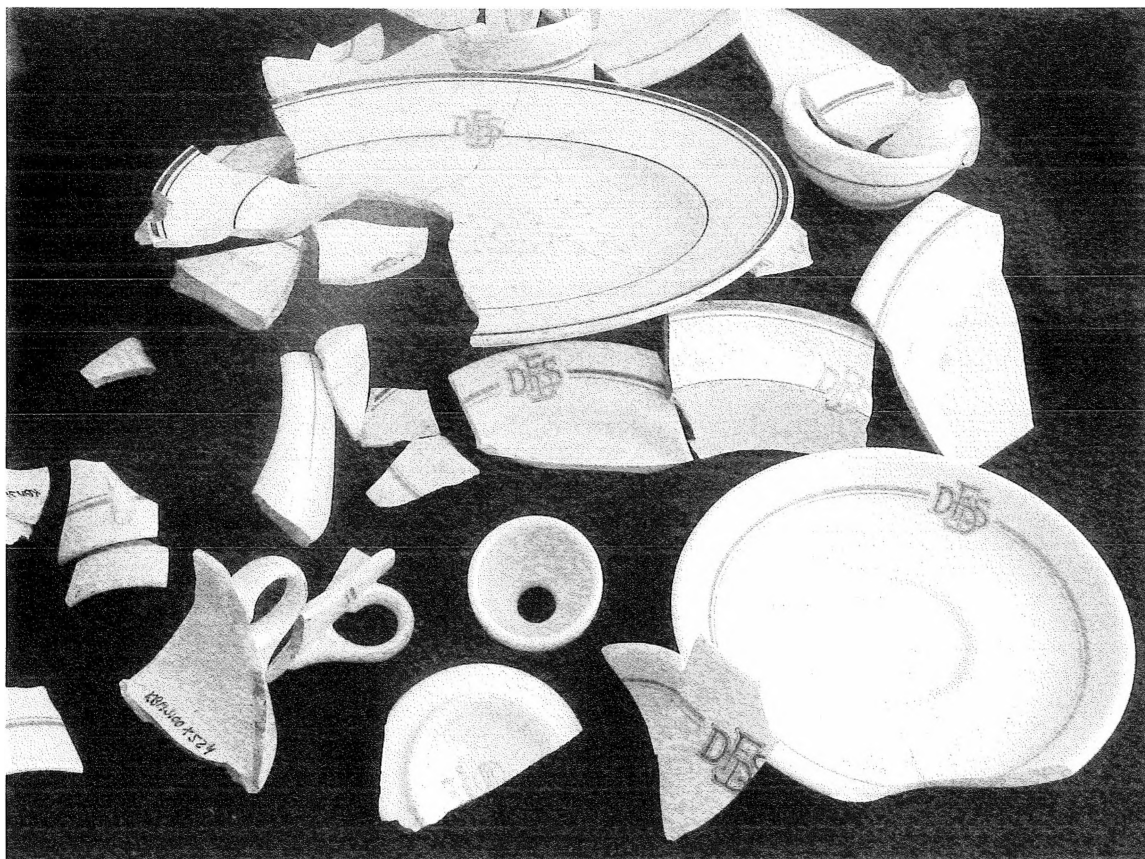
Kvæsthusbroen ca. 1920, med dampskibe langs begge sider. (Foto: H&S).

Kvæsthusbroen, Copenhagen Port, about 1920 with steamships along both sides of the pier. (Photo: DMM).

I alt kom der skår af 60 steldele op ved boringerne. Der var skår af tallerkener, fade, kaffe- og tekopper, underkopper, kander og æggebægere. Alle steldelene bærer initialerne *DFDS* sammenskrevet i blå med to blå linier, den ene lidt tykkere end den anden, løbende rundt om steldelen. De fleste skår er af porcelæn, men enkelte er af fajance, som kendes ved at have en lidt mere porøs skærv end porcelænet. Stellet

er af solidt tykt gods, der kunne tåle stort slid fra mange mennesker og som kunne modstå slag og stød under kraftig søgang.

Flere af skårene er under bunden stemplet med fabrikmærker, der fortæller, at *DFDS*-stellet er fremstillet på den københavnske fajance- og porcelænsfabrik *Alumina*. Aluminafabrikken grundlægges på Christianshavn i 1862 og flytter i 1869 til den grund på Frederiksberg, som Royal Copen-

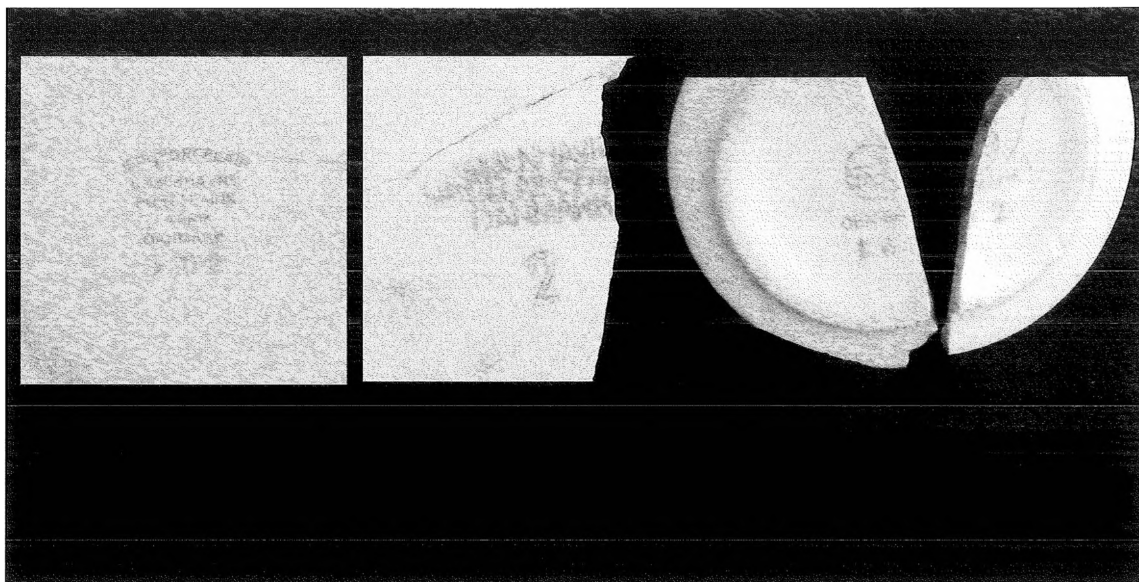


Der er i alt fundet 60 steldele fra DFDS-skibene, der har ligget ved Kvæsthusbroen. Kun få skår kan limes sammen til en hel steldel.
(Foto: Københavns Bymuseum, Rikke Kristensen).

Altogether 60 pieces of dinner service were found which came from DFDS ships that used to lie at Kvæsthusbroen. Only a few of the pieces can be glued together to make a whole piece of china.
(Photo: Københavns Bymuseum, Rikke Kristensen).

hagen for nylig er fraflyttet. I starten lavede Alumina udelukkende fajance, men fra 1925 producerede fabrikken også porcelæn under navnet *Københavns Porcelains Fabrik*. Stellet i fajance og stellet i porcelæn blev således fremstillet i den samme periode.

Stemplerne fortæller også, at DFDS-stellet primært er fremstillet inden for perioden 1925 til 1930. Dog er et af stemplerne i brug helt op til 1956, men da kajen blev udvidet i slutningen af 1930'erne, kan steldelene med dette stempel ikke være fra efter 1930'erne.



Diverse stempler på steldele. Flere af skårene har under bunden bevaret fabriktionsstempler, som viser, at stellet blev fremstillet på den københavnske fajance- og porcelænsfabrik Alumina. Der ses tre forskellige stempler:

1. *JERNPORCELAIN KØBENHAVNS PORCELAINS FABRIK DANMARK*. Dette stempel anvender Alumina 1925-1928. Jernporcelænen er en type porcelænen med en særlig modstandsdygtig glasur.
 2. *KØBENHAVNS PORCELAINSFABRIK DANMARK*. Stemplet anvendes 1927-1928.
 3. Tre bølger i en cirkel, hvorunder der står *DANMARK*, er i brug fra 1928-1956.
- (Foto: Københavns Bymuseum, Rikke Kristensen).

Alumina er mest kendt for dens farverige stel og kunsthajancer, men fabrikken fremstillede indimellem også mere simpelt brugsfajance og porcelænen på bestilling med et enkelt og funktionalistisk udtryk. Fabrikken lavede eksempelvis et såkaldt

Various stamps on the china. Several of the broken pieces still have their manufacturing stamp on the bottom showing that the china was manufactured at the Copenhagen faience and china factory Alumina. Three different stamps can be seen:

1. *JERNPORCELAIN (UNBREAKABLE) KØBENHAVNS PORCELAINS FABRIK DANMARK*. This stamp was used by Alumina from 1925-1928. Unbreakable china has a special kind of resistant glazing.
2. *KØBENHAVNS PORCELAINSFABRIK DANMARK*. This stamp was used in 1927-1928.
3. *Three waves in a circle, under which it says DANMARK*. It was used in 1928 – 1956.

(Photo: Københavns Bymuseum, Rikke Kristensen)

institutionsstel, som var enkelt og holdbart designet med henblik til brug på hospitaler.

Det var ikke første gang Alumina fremstillede service til dampskibsselskaber. Der kendes også tallerkener med logo fremstil-

let til Dampskibsselskabet Thingvalla, der blev stiftet i 1880, og som blev overtaget af DFDS i 1898. Det er den samme enkle steltype som DFDS-stellet.

Alumina var ikke den eneste leverandør af stel til DFDS-skibene. Boringerne bragte også skår af et te- og kaffestel i brunglaseret porcelæn, hvor der under bunden i sort står *DFDS*.

Der er ingen fabrikationsmærker, som kan afsløre, hvor stellet er produceret. Ligesom servicet fra Alumina er dette stels formgivning funktionalistisk i solidt kraftigt gods. Om det har været i brug samtidigt med Alumina-stellet kan ikke siges med sikkerhed, men det er bestemt en mulighed.

Litteratur

Høst-Madsen, L.: *Beretning for KBM 2409 Dokøen*, Københavns Bymuseum 2002

Johansen, S.M.: *Beretning for det arkæologiske tilsyn på KBM 3100 Kvæsthusbroen, Skuespilhuset*, Københavns Bymuseum 2005

Mikkelsen, L. Bering: *Alumina Fajance 1862-1969*, Viborg 2000

Wingender, N. Balslev: *Kvæsthuset*.

Som kronen på værket fandt arkæologerne ved boringerne en gaffel som også bærer *DFDS*-initialerne på forsiden af skaftet. Ligesom stellerne er gafflen slidstærk og designet uden overflødig pynt. Gafflen kan med sine lange tænder og glatte skarpskærne skaft stilmæssigt dateres til 1900-tallets første halvdel.

Ved boringerne dukkede også skår af en mindre glasskål og et drikkeglas op, som dog ikke bærer noget *DFDS*-logo. Det må således forblive rent gætværk, om de også stammer fra *DFDS*-skibene. Under alle omstændigheder er begge glasgenstande fra 1900-årene og kunne meget vel være fra første halvdel af århundredet.

DFDS farewell at Kvæsthusbroen - faience and china found at the harbour bottom

Summary

During excavations for the new Royal Playhouse at Kvæsthusbroen in Copenhagen several holes were dug to a depth of 6 – 8 metres under the normal water level. These revealed pieces of faience and china that came from the ships of the DFDS shipping company, which for many years had their mooring place at Kvæsthusbroen.

When the china was broken the pieces were thrown over the side. The pieces were easy to identify as most of them carried the shipping company's logo as shown in the illustrations. The chi-

na originates from the Alumina factory in Frederiksberg, Copenhagen and is partly marked with the Alumina logos and partly with the other name that the factory used for marketing: Københavns Porcelains Fabrik (Copenhagen China Factory).

The broken pieces date from the period up until the end of the 1930's when the quay was extended. A few other glass objects were found with no identifying marks as well as a silver fork that also carries the DFDS logo.

Kåre Lauring: Georg Ludvig Thomsen - fyrskibsstyrmand og kunstmaler

I sommeren 2004 fik Handels- og Søfartsmuseet tilbudt en lille samling miniatureskildrier bestående af tegninger, akvareller og malerier udført af afdøde fyrskibsstyrmand Georg Ludvig Thomsen. I alt kender vi 91 små skildrier lavet af Ludvig Thomsen; alle holdt i nogenlunde samme størrelse som postkort, og det var 11 af disse skildrier, der af Thomsens familie bosat i USA nu blev skænket til museet.

I forbindelse med gaven kunne det jo være spændende at finde ud af lidt mere om Ludvig Thomsen, og skønt der ikke var meget at finde, skal det dog præsenteres her sammen med en gengivelse af nogle af de små miniaturer.

Georg Ludvig Thomsen, blev født i København den 11. november 1842. Som 15-årig finder vi ham i orlogsflåden på togt i Østersøen med korvetten VALKYRIEN, og på dette togt udførte han en række landtoninger, der er de ældste billeder, vi har fra ham.

Året efter var han igen på togt med VALKYRIEN, denne gang til Plymouth, hvor han lavede en tuschtegning af befæstningsværkerne. Senere samme år var han også på togt denne gang til Vestindien med briggen ØRNEN, hvorfra han også laver nogle landtoninger.

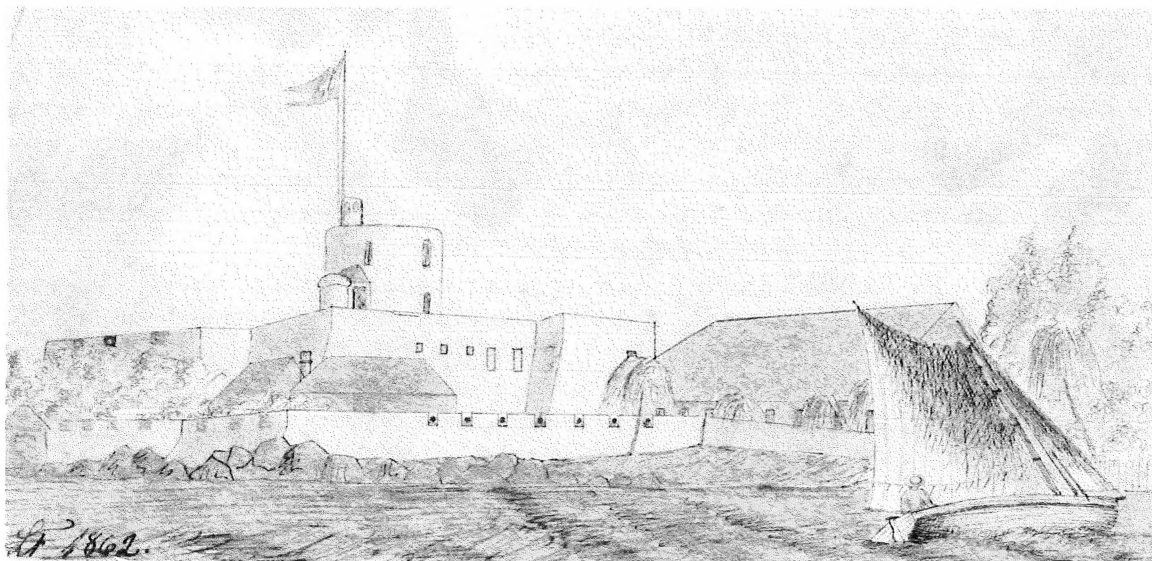
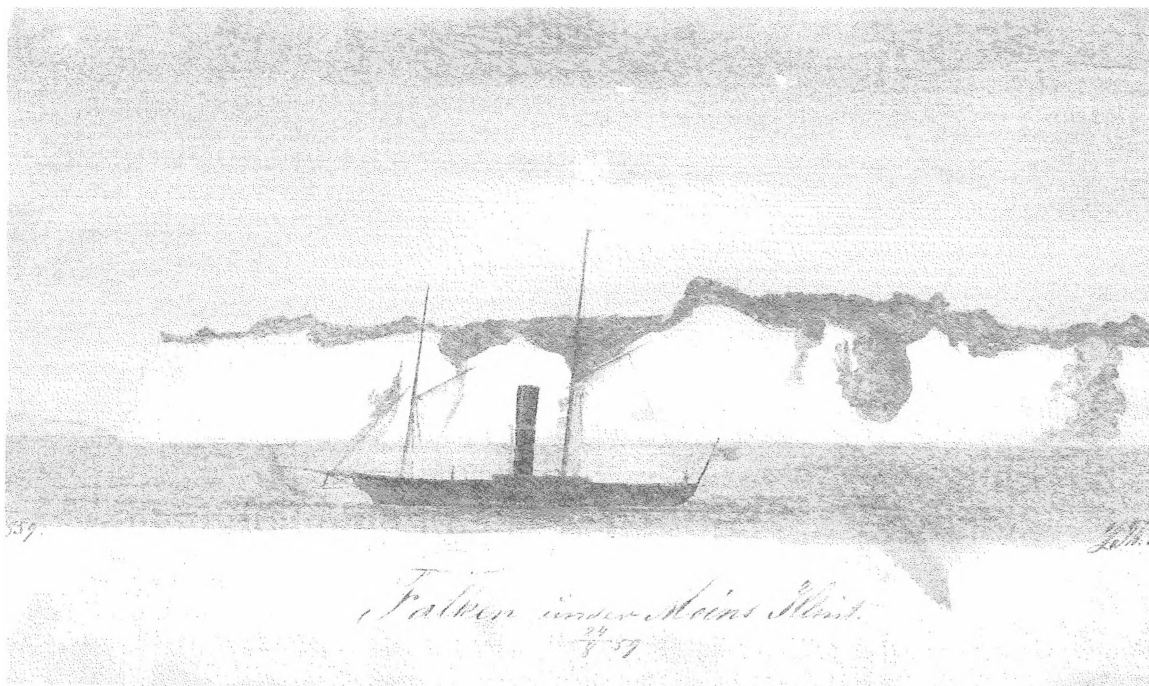
I 1859 rejste han rundt i Danmark, hvor han malede forskellige motiver som Gåse-

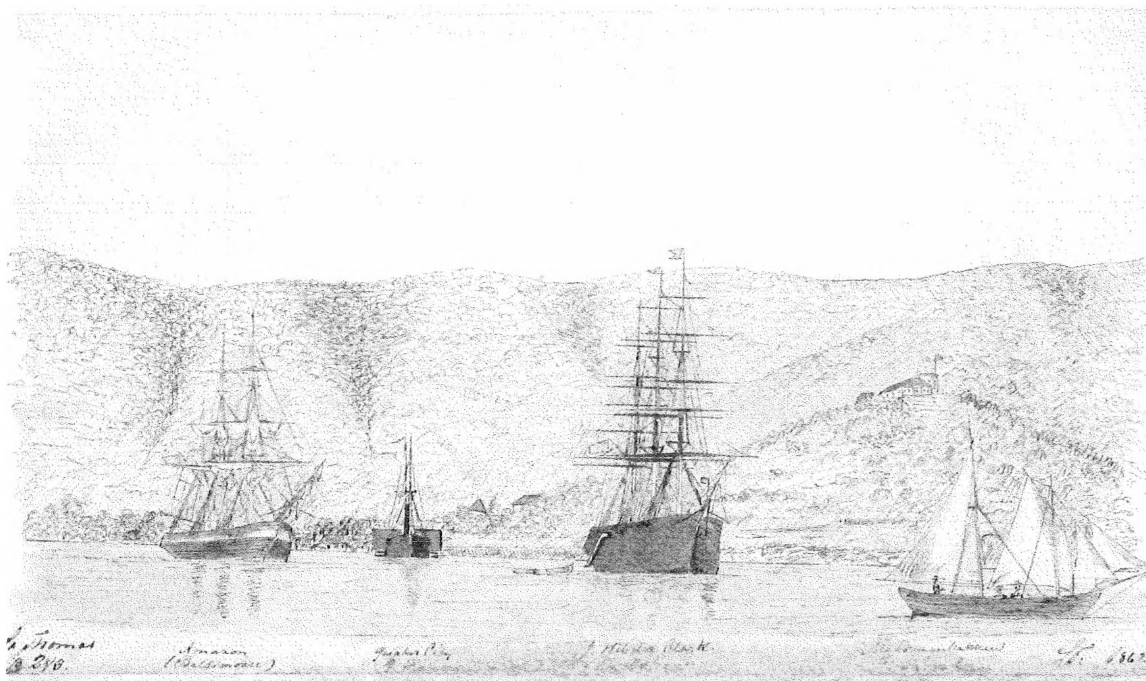
tårnet, Brejninge Kirke, Gråsten Slot samt nogle motiver fra Flensborg. I denne periode begyndte han også at male, hvad vi vil kalde marinebilleder, med hav og ukendte skibe i søen. I årene efter er han igen på togt til Vestindien, hvor han laver kysttoninger fra bl.a. St. Jan og St. Thomas.

Om hans krigstjeneste i 1864 ved vi kun, at han fra 3. august til 19. oktober 1864 gjorde tjeneste om bord i logiskibet. Fra 20. oktober til 26. november var han med linieskibet SKJOLD, derefter var han igen på logiskibet, indtil han blev hjemsendt den 3. december, og det var så den krig.

Efter krigen fortsatte han formentlig tjenesten i orlogsflåden, men vi ved det ikke med sikkerhed, men fra 1. april 1884 var han ansat i Fyr- og Vagervæsenet som fyrskibsstyrmand. Han var pensionsberettiget fra 1. april 1894, og han gjorde tjeneste som styrmand om bord i LAPPEGRUNDEN fyrskib.

Fra ca. 1887 begynder Ludvig Thomsen at male de skibe, der sejler forbi LAPPEGRUNDEN fyrskib, og dermed får vi gennem Ludvig Thomsens arbejder et kendskab til de skibe og skibstyper, der i årene omkring 1890 passerede Kronborg for nord- og sydgående. Det var nu ikke alle, der nøjedes med at passere, for vi får også at vide, at LAPPEGRUNDEN fyrskib i åre-





Havnen på St. Thomas 1862 med fire skibe. Fra venstre er det: AMAZON af Baltimore, QUAKER CITY og J. WEBSTER CLARK af New Orleans, medens den sidste er ukendt. Tusch på papir.

The harbour on St. Thomas in 1862 with four ships. From the left they are: the AMAZON of Baltimore, the QUAKER CITY and the J. WEBSTER CLARK of New Orleans, while the last one is unknown. Indian ink on paper. (DMM)

Foto side 50 øverst:
FALKEN under Møns Klint. Dateret 24. august 1859. Tusch og akvarel på papir.

*Photo page 50 top:
The FALKEN beneath Møns Klint. Dated 24th August 1859.
Indian ink and watercolour on paper. (DMM)*

Foto side 50 nederst:
Christiansfort på St. Thomas. Dateret 1862. Tusch på papir.

*Photo page 50 bottom:
Christiansfort on St. Thomas. Dated 1862.
Indian ink on paper. (DMM)*



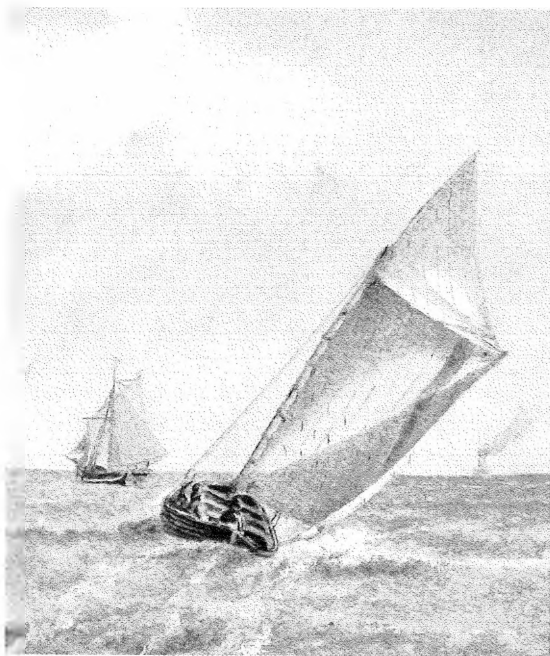
LAPPEGRUNDEN fyrskib med Kronborg til højre. Til venstre ses en damper for sydgående, til højre og for nordgående ses en damper og et sejl-skib under bugsering. Dateret 1892.
Akvarel og tusch på pap.

*The lightship LAPPEGRUNDEN with Kronborg to the right. To the left is a steamer sailing south, to the right, sailing north is a steamer and a sailing ship being towed. Dated 1892.
Watercolour and Indian ink on cardboard. (DMM)*

ne 1892 til 1897 blev påsejlet 15 gange af passerende sejlskibe.

Det at befinde sig på et fyrskib var en udmærket placering for den, der ville være marinemaler. Det var der flere, der var klar

over, og blandt papirerne vedrørende LAPPEGRUNDEN fyrskib ligger da også to ansøgninger dateret 1885, fra marinema-lerne Albert Kromann og Johan Jens Neu-mann, sidstnævnte kendt for flere søstyk-



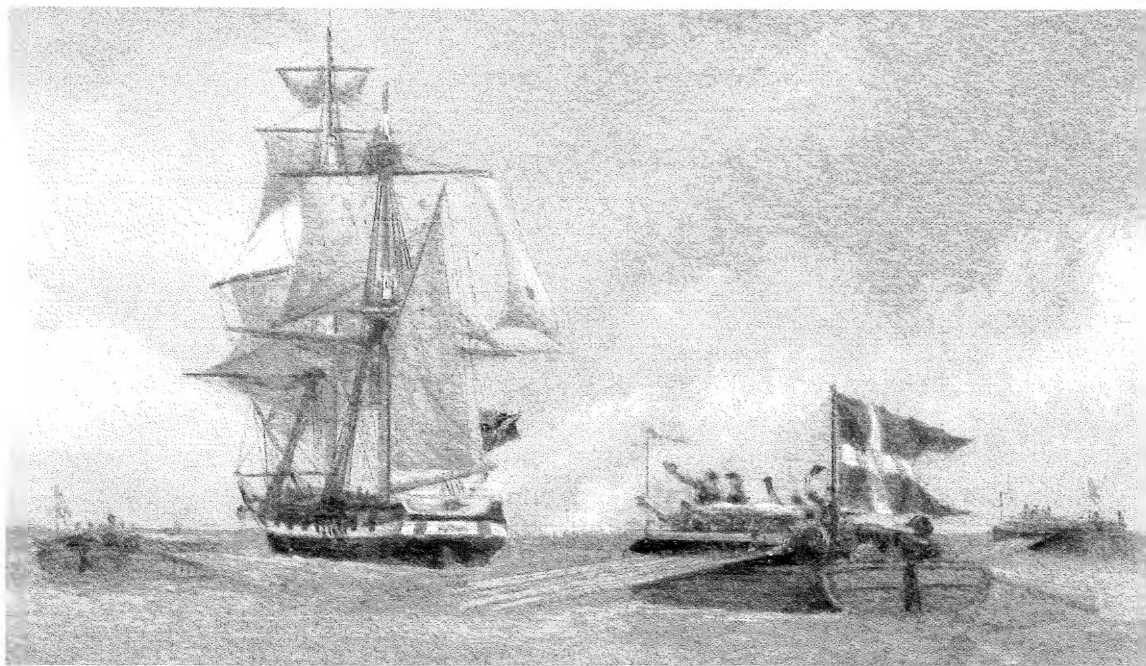
Lodsbåd med sprydsejl set fra agten. I baggrunden ses en dansk jagt med bredfok.
Olie på pap.

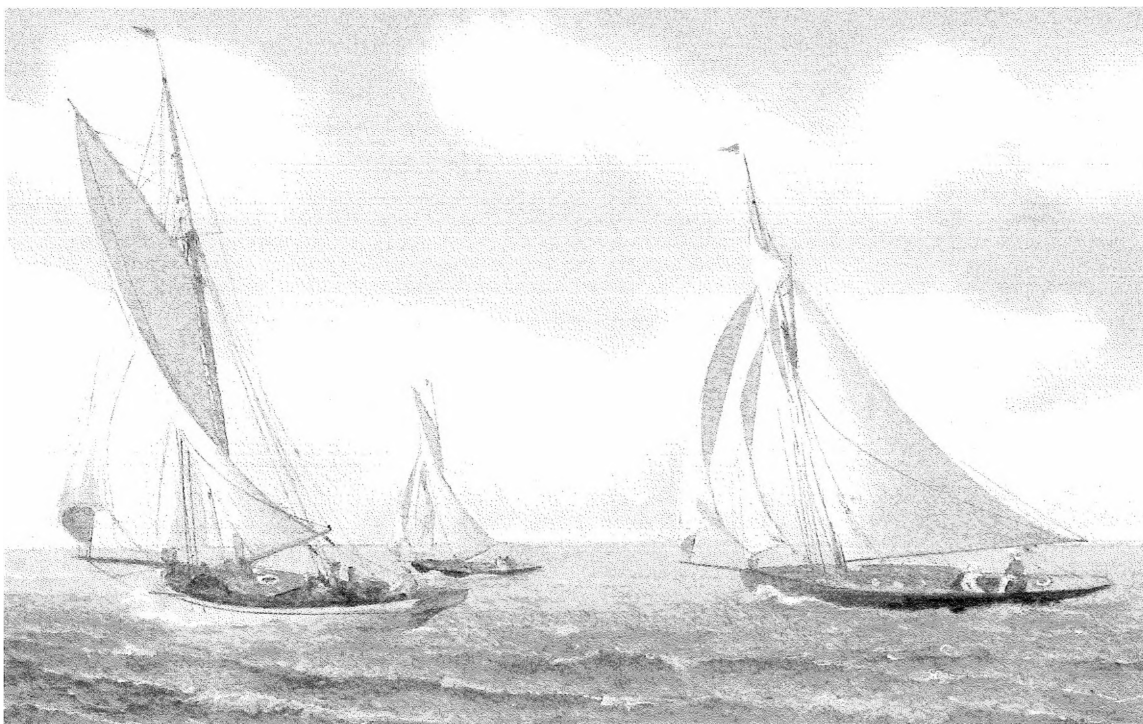
Pilot boat with spritsail seen from astern. In the background is a Danish sloop with a flying foresail.

Oil on cardboard. (DMM)

Engelsk brig stryger for tre danske kanonbåde.
Olie på pap.

English brig striking her colours for three Danish gunboats. Oil on cardboard. (DMM)





Tre lystbåde med gaffelsejl set fra bagbords side.
Dateret 1916.
Olie på pap.

*Three pleasure boats with gaff sails seen from the port
side. Dated 1916.
Oil on cardboard. (DMM)*

ker fra Sjællands nordkyst, om at få et 14-dages ophold om bord i fyrskibet for at gøre studier til marinemalerier.

Den 17. februar 1912 gik Ludvig Thomsen på pension. På det tidspunkt var han styrmand på DROGDEN fyrskib, hvortil han var blevet overført omkring 1905. Han gik på pension pga. alder, og hans årlige pension blev fastsat til 1.376 kr.

Grundet sin deltagelse i krigen 1864, blev

Georg Ludvig Thomsen fra februar 1914 tildelt en årlig hædersgave på 100 kr., og i 1924 blev han sammen med en række andre veteraner udnævnt til Dannebrogsmænd, men han har aldrig indsendt en levnedsskildring til Ordenskapitlet. Hvornår han døde vides ikke. Hans sidste billede er dateret julen 1923, og i 1925 bliver hans årlige hædersgave forhøjet til 108 kr.

Kåre Lauring: Georg Ludvig Thomsen – First Mate on a Lightship and a Painter

In the summer of 2004 the Danish Maritime Museum was offered a small collection of miniature pictures consisting of drawings, watercolours, and paintings made by the late Mr. Georg Ludvig Thomsen, who used to be the first mate on a lightship. Altogether we know of 91 small pictures made by Mr. Ludvig Thomsen, all kept approximately in postcard size, and it is 11 of these pictures that have been donated to the DMM by Mr. Thomsen's family now resident in the USA.

Georg Ludvig Thomsen was born in Copenhagen on November 11th 1842. At the age of 15 we find him in the Navy on a voyage to the Baltic with the corvette VALKYRIEN, and on this voyage he painted a number of views that are the oldest pictures of his we have.

A year later he was on a voyage with the VALKYRIEN again, this time to Plymouth, where he drew an Indian ink drawing of the fortifications. Later the same year he was on a voyage to the West Indies with the brig ØRNEN on which occasion he also made some views.

In 1859 he travelled round in Denmark where he painted various subjects such as Gåsetårnet, Brøjninge Church, Gråsten Castle as well as some motifs from Flensborg. In this period he began to paint what we would call maritime pictures of the sea and unknown ships at sea. In the following years he was again on a voyage to the West Indies, where he made views of the shore from St. Jan and St. Thomas among other places.

Regarding his war service in 1864 we only know that he served aboard a receiving-ship from August 3rd to October 19th 1864. From October 20th to November 26th he was with the ship of the line called SKJOLD, and after that he was on a receiving-ship again until he was demobilised on December 3rd, and that was it.

After the war he presumably continued serving in the navy, but we do not know that for certain.

In any case from April 1st 1884 he was employed in the Lights and Buoys Service as first mate on a lightship. From April 1st 1894 he was entitled to a pension, and he served as first mate on the lightship LAPPEGRUNDEN.

From about 1887 Ludvig Thomsen began painting the ships that sailed past the lightship LAPPEGRUNDEN, and thus his works have given us a knowledge of the ships and ship types that passed Kronborg around 1890 both northbound and southbound. It was by no means all ships that made do with sailing past, because we are also told that in the period 1892 to 1897 15 sailing ships collided with the LAPPEGRUNDEN lightship while sailing past.

Being aboard a lightship was an excellent position for a person who wanted to be a marine painter. Other people were also aware of this, and among the papers concerning the LAPPEGRUNDEN lightship there are also two applications dated 1885 from the marine painters Albert Kroemann and Johan Jens Neumann, asking for a 14-day stay on board the lightship in order to do studies for marine paintings. Johan Jens Neumann was well known for his seascapes from the north coast of Zealand.

On Februar 17th 1912 Ludvig Thomsen retired. At that time he was first mate aboard the lightship DROGDEN, to which he had been transferred around 1905. He retired because of age, and he was awarded an annual pension of 1,376 D. kr.

Because of his participation in the war of 1864 Georg Ludvig Thomsen was awarded an annual testimonial of 100 D.kr., and in 1924, together with a number of other veterans, he was decorated with the Silver Cross of the Order of the Dannebrog, although he has never sent in a curriculum vitae to the Chapter of the Order. We do not know when he died. His last picture is dated Christmas 1923, and in 1925 his annual testimonial was raised to 108 D.kr.

Asger Nørlund Christensen: E.C. Benzons dampskibe

Skibskonstruktør E.C. Benzon (1825-1912) er bedst kendt for sin fornyelse af den traditionelle danske jagt, sine konstruktioner til Krydstoldvæsenet og for en række hurtige lystfartøjer fra lystsejladens barndom.

Forfatteren har blandt andet gennemgået museets omfattende tegningsmateriale fra Benzons hånd og vil senere afslutte manuskriptet til en samlet fremstilling af den alsidige konstruktørs virke. Artiklen fortæller om de to dampskibe, som også løb af stabelen på E.C. Benzons værft i Nykøbing Falster

I 1819 kom det første danskejede dampskib CALEDONIA til landet. Men der gik flere årtier, før de blev almindelige, og de fleste blev bygget i udlandet. Af de 142 dampskibe i det danske register fra 1819 til 1861, var 71 byggede i England, 6 i Tyskland, 6 i Sverige, 10 på Orlogsværftet på Holmen og 5 hos Burmeister og Baumgarten, forløberen for B & W.

Resten blev bygget af de lokale mestre rundt om i landet.

E.C. Benzon kendte de tidlige dampskibe ret indgående, da han under sin læretid på Holmen (1841-1844) havde skrevet manuskript til en bog om skibsbyggeri i Danmark og udlandet. Heri sammenligner han danske dampskibe med udvalgte engelske, spanske og franske med hensyn til forhold

som hestekræfter, skrogets dimensioner og displacement.

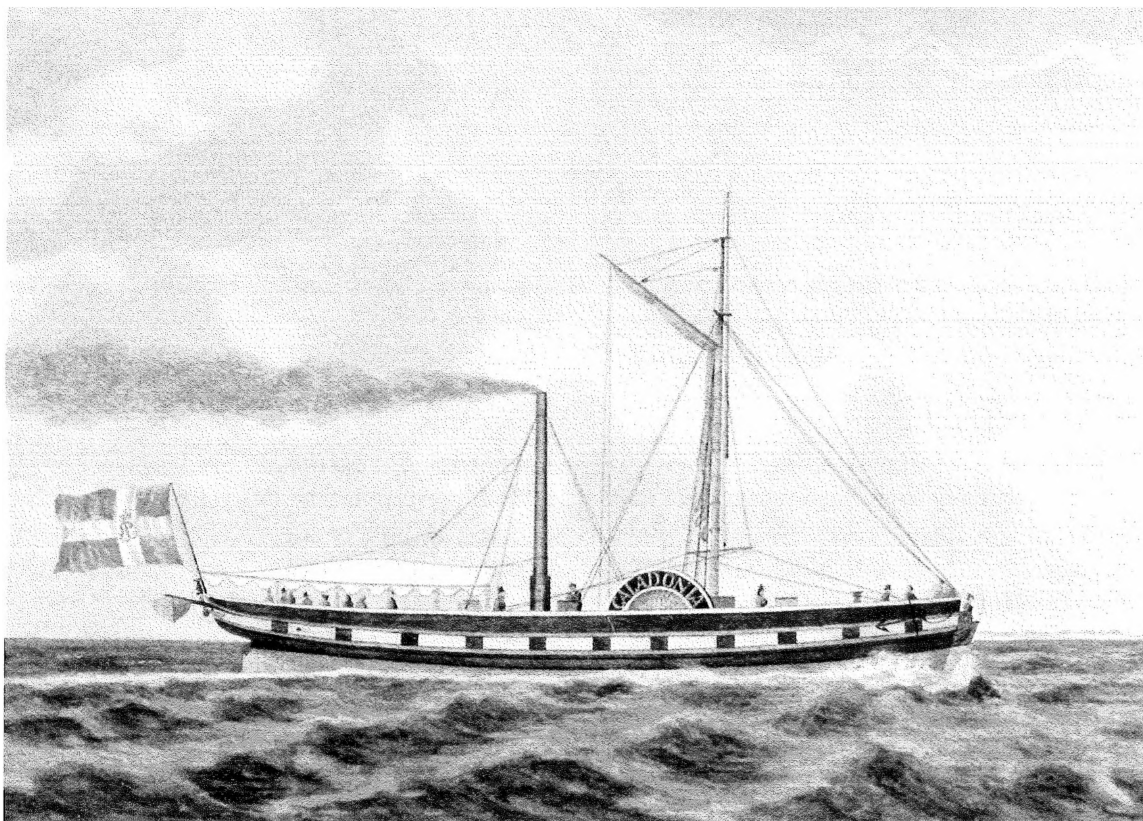
Desuden havde Benzon i studieårene på Holmen fået et mere praktisk præget kendskab til den nye teknologi, da flådens første danskbyggede dampskib, *GEISER* blev søsat i 1844, og han derfor har haft mulighed for at følge byggeriet fra start. Hans viden om dampskibsteknologien blev desuden sikkert udbygget i de efterfølgende rejseår i udlandet, inden han i 1849 etablerede sig som skibsbygmester i Nykøbing Falster.

Da han i 1861 byggede det lille skrue-dampskib PAN, må han desuden have haft både tid og penge til rådighed, da der ikke i forvejen var nogen køber til nybygningen.

PAN var kun på 5,75 kommercelæster eller ca. 11 brt., længden var 60 fod, bredden 12 fod og dybgangen 6 fod. En lang smal cigar med en udfaldende klipperstævn.

Dampmaskinen på 10 hestekræfter var bygget på jernstøber P. Hansens værksted i Nykøbing Falster

Man må sige, at det er ganske usædvanligt, at man på den tid i en så relativt lille provinsby som Nykøbing Falster havde en maskinfabrik, der kunne fremstille en dampmaskine. Det var der på den tid kun tre uden for København, der kunne gøre ham efter.



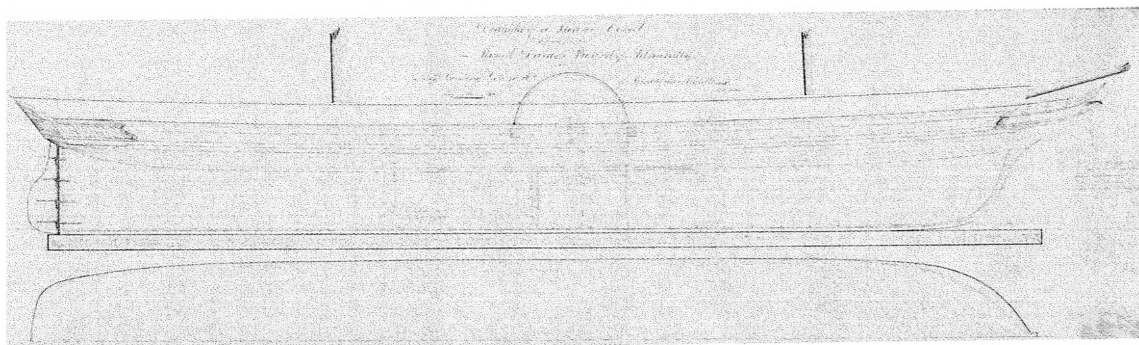
CALEDONIA, Danmarks første dampskib bygget i 1815 hos John Wood & Co., Glasgow. Skibet kom til København den 23. maj 1819.
(Farvelagt tegning af Jacob Petersen, H&S)

*CALEDONIA, Denmark's first steamer built in 1815 at John Wood & Co., Glasgow. The ship arrived at Copenhagen the 23rd May 1819.
(Coloured drawing, Jacob Petersen, DMM)*

Jernstøber og maskinbygger Hansen var begyndt i 1856 uden nogen større kapital og havde ved flid og dygtighed skabt sig et navn i lokalområdet. Og det gik ham godt: I Lolland-Falsters Stiftstidende læser man, at han i 1869 leverede dampmaskiner til et mejeri og til et uldspinderi, en dampkedel til et brændevinsbrænderi, en kæmpe 5-

tons dampkedel til dampmøllen i Nykøbing Falster, og at han næsten var færdig med sit eget lokomobil med tilhørende damptærskemaskine.

Allerede i august 1861 blev PAN solgt til den københavnske skibsreder H.P. Prior for 6.000 rigsbankdaler. H.P. Prior søgte i disse år at opbygge et rutenet af dampskibe

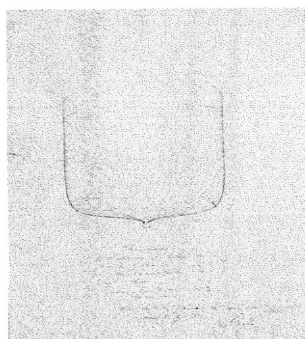


Den Danske Flådes første hjemmebyggede dampskib GEISER fra 1844.

(Tegning af Andreas Schifter. Rigsarkivet)

The Danish Navy's first home-built steamer GEISER from 1844.

(Drawing by Andreas Schifter. The Record Office)

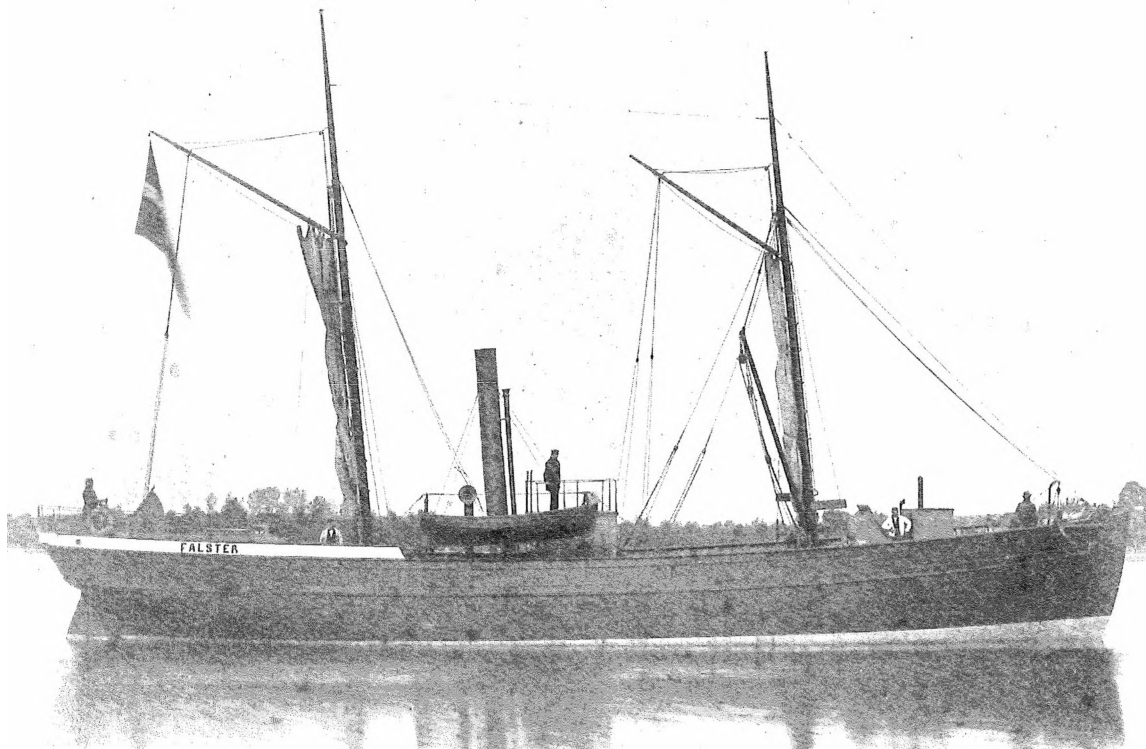


i fart mellem København og det øvrige Danmark, og heri indgik også anløb af Nykøbing Falster. Hensigten med at erhverve PAN var at skabe en fødelinie til hovedruten, og den lille damper blev derfor indsat i rutefart mellem Stege, Koster og Kallemave.

H.P. Prior havde et særdeles godt kendskab til lokalområdet, da han havde haft sin læretid hos købmand Abraham Wulff i Stege, derefter været ansat i godt fem år i handelshuset C. Hage & Søn i byen, og efter et giftermål med en købmandskenke havde han etableret sig med korn- og tømmerhandel i Stege. I 1847 var virksomheden dog flyttet til København..

Selv om PAN blev beskrevet som »smukt udstyret« blev føderuten dog ingen succes, og H.P. Prior tilbagesolgte PAN til E.C. Benzon, der i 1863 fik skibet solgt til A.C. Kruse i København. De følgende år virkede PAN som slæbebåd, hvorefter maskinen blev taget ud, og skibet blev ombygget til sejlskib.

I Nykøbing var borgerne glade for, at det med dampskib kun tog 7 timer at komme til og fra Hovedstaden, så da H.P. Prior fik økonomiske problemer, der gik ud over trafikens regelmæssighed, tog man sagen i egen hånd. Et interessentselskab blev dannet, og den 21. Februar 1863 kunne Lolland-Falsters Stiftstidende fortælle:



S/S FALSTER fotograferet i Århus lige efter ankomsten i 1866.

(Foto fra Jernbanemuseet, Odense)

S/S FALSTER photographed in Århus just after its arrival in 1866.

(Photo from the Railway Museum, Odense)

»Nykjøbing, den 21de Februar. Fra hr. Skibsbygmester Benzons Værft løb igaar Eftermiddags en Skruedampbaad af Stapelen; den er, ligesom alle de andre Fartøier, der ere udgaaede fra nævnte Værft, smukt og solidt bygget. Dampbaaden, der er bygget for et Interessentskabs Regning, blev kaldet "Falster", og er c. 24 Læster drægtig samt bestemt til fra Foraaret at gaae i regelmæssig Fart mellem Kjøbenhavn, Stubbe-kjøbing, Nykjøbing og Nysted. Skibet er meest

bestemt til Fragt, men vil dog nok blive saaledes indrettet, at det ogsaa kan medtage nogle Passagerer. Maskinen er paa 20 Hestes Kraft og leveret af hr. Jernstøber P. Hansen her i Byen, der ogsaa havde bygget Maskinen til "Pan".

FALSTER var 106 fod og 8 tommer lang, godt 15 fod bred, og havde en dybgang på 7 fod og 5 tommer. På halvdækket agter stod et rathus, midtskibs var der et jernruf over maskinen og kabysen samt to mindre

huse til passagerne. Under dækket var der foruden maskinen, lastrum og besætningslukaf også to kahytter til passagerer.

I starten af marts 1866 var FALSTER indblandet i en slem ulykke.

Da damperen skulle tage lods om bord ved Grønsund, oversejlede den lodsjollen med stor fart i stedet for at dreje bi og vente på lods. Da jollen et par dage senere drev ind på Møn, kunne det konstateres, at farten havde været så stor, at den var næsten helt gennemskåret.

Sagen blev værre af, at kaptajn og mandskab afgav tilsyneladende misvisende oplysninger ved søforklaringen, der blev holdt i Stubbekøbing i midten af måneden.

Lodsformand Hansen fra Stubbekøbing påpegede, at damperen var drejet lige ned på jollen og efter sammenstødet ikke var stoppet, men først havde bremset farten 3000 alen (1 sømil) længere fremme. Fra damperen havde man end ikke udkastet redningsbøjer til den druknede David Danielsen, skønt han tydeligt havde kaldt på hjælp, og den jolle, man sendte af sted fra damperen, kom for sent i vandet, da man først ikke kunne finde åregaflerne og senere næsten ikke kunne ro på grund af uens årer.

Lodsformanden sluttede sit indlæg med at konstatere, at *»der i det hele taget blev manøvreret så besynderligt med Dampskibet, at man maatte formode, at Vedkommende aldrig havde ført Dampskib før«*.

Senere vidste det sig, at det var skibets »restauratør«, der stod til rors.

Måske på grund af denne ulykke, men sandsynligvis fordi FALSTER ikke blev bedømt som værende hurtig og stor nok til

det voksende behov, der var på ruten, blev skibet solgt til et interessentskab i Århus og et nyt skib blev bygget.

Sidst på året 1866 var der prøvetur med den nye damper. På det tidspunkt var Det forenede Dampskibs-Selskab (DFDS) under dannelse, og en af aktørerne var skibsreder H.P. Prior. Han tilbød først samarbejde, men da det blev afvist, lykkedes det ham i stedet at opkøbe aktiemajoriteten i det lokale selskab. Dermed kom den nye FALSTER til at indgå i DFDS's flåde, hvor den sejlede indtil 1920.

E.C. Benzons FALSTER fik en lang og omskiftelig tilværelse. I Århus fik damperen navnet SAMSØ, og de følgende år anvendtes skibet dels i rutefart på Samsø, dels på en rute til Kiel med stop i Vejle, Fredericia, og Middelfart. I 1869 blev skibet solgt til København og ombygget til dampfiskekvasen.

I Lolland-Falsters Stiftstidende kunne man den 30. august 1869 læse om kvasen:

»Dampfiskerkvasen "Samsø", som skal føre Fisk til Kjøbenhavn, Kiel og en havn ved Østersøen, vakte under sit Ophold ved Svendborg et vist Røre blandt Fiskere og Kvaseskippere og var Gjenstand for mange Besøg. Ifølge Sydf. Tid. er Skibet indrettet saaledes, at de to Damme, af hvilke den ene er anbragt foran, den anden agter for Maskinen, fyldes gennem Indløbsrør, der ere anbragt i Bunden af Skibet og forsynede med Ventiler, saaledes at Tilstrømningen kan reguleres efter Behag. Naar Dammene ere fulde, og Friskning af Vandet skal finde sted, sættes to i Maskinen anbragte damppomper i gang, hvilke udpompe gennem to i Forskoddet indlagte Rør, indtil 4 Tdr. Vand i Minuttet. Der vil paa denne Maade hver Time kunne skiftes med frisk

Vand i Dammene, og der fremkommer saaledes en frisk Strøm igjennem hver Dam, uden at Skibet derfor er forhindret i at løbe med stærk Fart og altsaa ikke nødt til, som almindelige Seilkvaser, at mindske Hastighed for ikke at seile Fiskene ihjel. En anden væsentlig Fordeel er den, at Dampkvasen med Sikkerhed kan gjøre hurtige Reiser og saaledes undgaae det store Tab af døde Fisk, som Seilkvaserne undertiden ere udsatte for. Der findes ligeledes ombord det af afdøde Skuespiller Schmidt opfundne Apparat, hvorved det bliver muligt at holde Fiskene levende i det samme Vand, uden at nogen Fornyelse behøver at finde sted. "Samsø" er bleven omdannet til Fiskerkvase af det tidligere Dampskib "Falster" og føres af Kapitajn Røster; Lieutenant Poulsen, tidligere Dampskibsfører, er derimod den egentlige Leder af Foretagendet og følger med Skibet«.

Dampkvase-konceptet fungerede så godt, at SAMSØ blev ved med at sejle i denne fart indtil 1876, da maskinfabrikkerne Tuxen og Hammerich i Naskov overtog skibet for 10.200 kr.

SAMSØ skulle være slæbebåd for Naskov havns opmudringsmaskine. I 1880 blev den gamle dampmaskine fra 1863 udskiftet med en høj- og lavtryksmaskine på 30 nominelle hestekræfter fra Hammerich Maskinfabrik, og skibet blev solgt til Københavns Fiskeriselskab A/S, der navngav det PRØVEN og ombyggede det til trawler. To år senere var PRØVEN på auktion, men opnåede ikke den forlangte mindstepris på 10.000 kr.

E.C. Benzon trådte nu til og købte PRØVEN for et noget større beløb, og sammen med Th. Bondte og J. Barfoed stiftede han d. 10. juli 1882 »Smaalandenens Dampskibsselskab«. Med E.C. Benzon som reder og hans ældste søn Lorentz som fører sejlede skibet derefter især med kreaturer mellem Nykøbing Falster og Kiel.

I marts 1894 må PRØVEN med 31 år på bagen være blevet anset for forældet, og skibet blev solgt til firmaet »Deutch-Scandinavischer Expressverkehr«. Firmanavnet tyder på, at man ikke fandt PRØVEN hverken for gammel eller langsom.

Efter endnu et par handler var skibet i 1898 kommet til Aktieselskabet PRØVEN i København, der således mærkede tabet, da PRØVEN på rejse fra Marstrand til Lübeck den 27/12 kl. 23.45 i en vestlig storm med høj sø sprang læk og sank ca. 4 kvartmil NNV for Vinga fyr ved indsejlingen til Gøteborg.

Skibets fører H. J. Hansen og besætningen blev reddet af lodsbåden fra Vinga. Ved søforhøret blev det ført til protokols, at skibet var 15.000 kr. værd, og at ladningen bestående af 779 kister sild på i alt 95 tons havde en værdi af 6000 kr.

Hvis ikke PRØVEN har ligget i vejen for skibsfarten i Gøteborgs skærgård, så ligger den der nok endnu.

Litteratur:

Benzon, Otto. »Skibsbygmester E.C.Benzon, Nykøbing Falster. En foregangsmand i dansk skibsbygning« Handels- og Søfartsmuseets årbog 1954. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Fode, Henrik. »Småskibsfarten på Århusbugten 1865 –1914«. Universitetsforlaget i Århus 1971.

Petersen, Holger Munchaus. »Danske Dampskibe indtil 1870«. Bind 1-3. Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter.

Arkivalier:

Lolland-Falsters Stiftstidende. Nr. 2. 3. januar 1863, forsiden.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Nr. 52. Lørdag den 21. februar 1863.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Nr. 64. Lørdag den 17. marts 1866.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Mandag den 30. august 1869. Nr. 210.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Lørdag den 14. august 1869. Nr. 196.

Nykøbing Falsters Toldkammer. Skibsregistreringsprotokol L-18. 1877-1911.

Overtoldinspektoratet i Kbh. Skibsregistreringsprotokol L/6 1873-83.

Overtoldinspektoratet i Kbh. Skibregistreringsprotokol L/8 1893-1903.

Overtoldinspektoratet i Kbh. Register over udslettede skibe. Bind 3 fra 1890 og frem.

E. C. Benzon's steamships

Summary

During his apprenticeship at Holmen (1841-1844) E.C. Benzon had written the manuscript for a book on shipbuilding in Denmark and abroad. In the book he compared Danish steamships with selected British, Spanish and French steamships with regard to features such as horsepower, the dimensions of the hull, and displacement.

In 1849 he set himself up as a master shipbuilder in Nykøbing Falster, where he built the small screw steamer PAN. In August 1861 PAN was sold to H.P. Prior, a Copenhagen shipowner who in this period was trying to build up a network of steamer routes between Copenhagen and the rest of Denmark. The PAN was put into service between Stege, Koster and Kallehavn, as a feeder route for the main routes to Copenhagen, but Prior sold the PAN back to Benzon, who sold it again in 1863 as a tugboat in Copenhagen.

When H.P. Prior got into economic problems that affected the frequency of the traffic in the local community on Lolland-Falster a partnership was set up that placed an order for the ship FALSTER to be built at Benzon's shipyard. In the beginning of March 1866 the FALSTER was involved in a serious accident where a pilot boat was run down and a sailor drowned. Shortly after this the ship was sold to a partnership in Århus and a new ship was built.

The local partnership was bought up by the newly started DFDS, and the new FALSTER became a part of DFDS's fleet, where it sailed until 1920. Put into service on the DFDS route to Århus the steamer was given the name SAMSØ, and in the following years it was used partly in the regular service to Samsø, and partly on a route to Kiel. In 1869 the ship was rebuilt as a steam welled smack and the SAMSØ sailed in this traffic until 1876 when it went to be a steam tug in Nakskov. In 1880 the ship was sold to Københavns Fiskeriselskab A/S who renamed it the PRØVEN and rebuilt it as a trawler.

In 1882 Benzon bought back the PRØVEN and together with Th. Bondte og J. Barfoed set up the steamship company »Smaalandenes Dampskibsselskab« on July 10th 1882.

In marts 1894 having sailed for 31 years the PRØVEN must have been considered obsolete, and the ship was sold to the firm »Deutsch-Skandinavischer Expressverkehr«. After being sold a couple of times more the ship came to A/S PRØVEN in Copenhagen in 1898, and on a voyage from Marstrand to Lübeck on 27th December at 23.45 in a westerly storm with heavy seas the ship sprang a leak and sank about 4 nautical miles NNW of Vinga lighthouse on the approach to Gothenburg.

Søren Thirslund: Fem år foran for masten - fra dæksdreng til matros i grønlandsskibene 1935-1940

Forfatteren har tidligere skrevet artikler med navigatoriske emner til årbogen. I denne artikel fortæller han om sine erindringer fra sin tid som menig på dækket i grønlandsfarten før Anden Verdenskrig. Søren Thirslund var mønstret i både motorskonnerten SVÆRDFISKEN, motorskibet DISKO og i barkentinen GUSTAV HOLM og deltog herunder foruden i den normale fart på bygderne også i transporten af Lauge Kochs ekspeditioner til Nordøstgrønland.

Det var et tilfælde, at jeg kom med grønlandsskibene. Fra lille dreng havde jeg ønsket at komme til søs, og mine forældre havde ikke noget mod ideen, men forlangte, at jeg skulle starte på et skoleskib. I vinteren 1934/35 søgte jeg om at komme med skoleskibet GEORG STAGE, som lige var blevet bygget. Den skulle erstatte det gamle skoleskib af samme navn, der var blevet solgt til Allan Villiers og omdøbt til JOSEF CONRAD. Jeg fik min ansøgning tilbage påstempelt: »Ikke optaget grundet mangel på plads«. Jeg blev meget nedslået.

Min far, der var keramikker, fandt på en udvej. Han havde en meget fin kunde i overretssagfører Thorvald Mikkelsen, hvis bror var polarforskeren Ejnar Mikkelsen, der meget velvilligt arrangerede, at jeg kunne blive overkomplet dæksdreng på den firemastede topsejlskonnert SVÆRD-

FISKEN, der var et dejligt velsejlende skib. Hvis jeg viste mig duelig, kunne jeg senere få hyre i grønlandsskibene.

Skulle jeg nå at mønstre, måtte jeg straks opgave min forestående mellemskoleeksamen, hvilket passede mig fint, for jeg tror ikke, jeg havde bestået den. Far og jeg rejste til København og henvendte os til skibsinspektøren for Kongelig Grønlandske Handel, Frederik Hansen, der også havde øgenavnene Løgnefrederik eller Flæskefrederik. Det viste sig, at denne nøgleperson havde haft forbindelser til Næstved, og endda kendte min morfar Hermann Kähler. Jobbet blev bekræftet, og også datoen for tiltrædelsen, og far og jeg gik i Nyhavn for at købe søudstyr.

Der opstod her det problem, at Far ikke havde penge nok til træskostøvler, uldent undertøj, sweaters, køjesæk m.m., men min kære onkel Harald mødte op og hjalp til. Han havde ligesom min far selv været vild efter at komme til søs, men de havde ikke fået lov af deres forældre til at blive sømænd. Lad mig også nævne, at mine skolekammeraters forældre rystede på hovedet, da de hørte, at jeg skulle til søs. Sølivet regnedes nærmest for en straf, og søfolk regnedes ikke for noget – før de havde officersrang. En sømandslignende type skulle man sandelig ikke omgås.



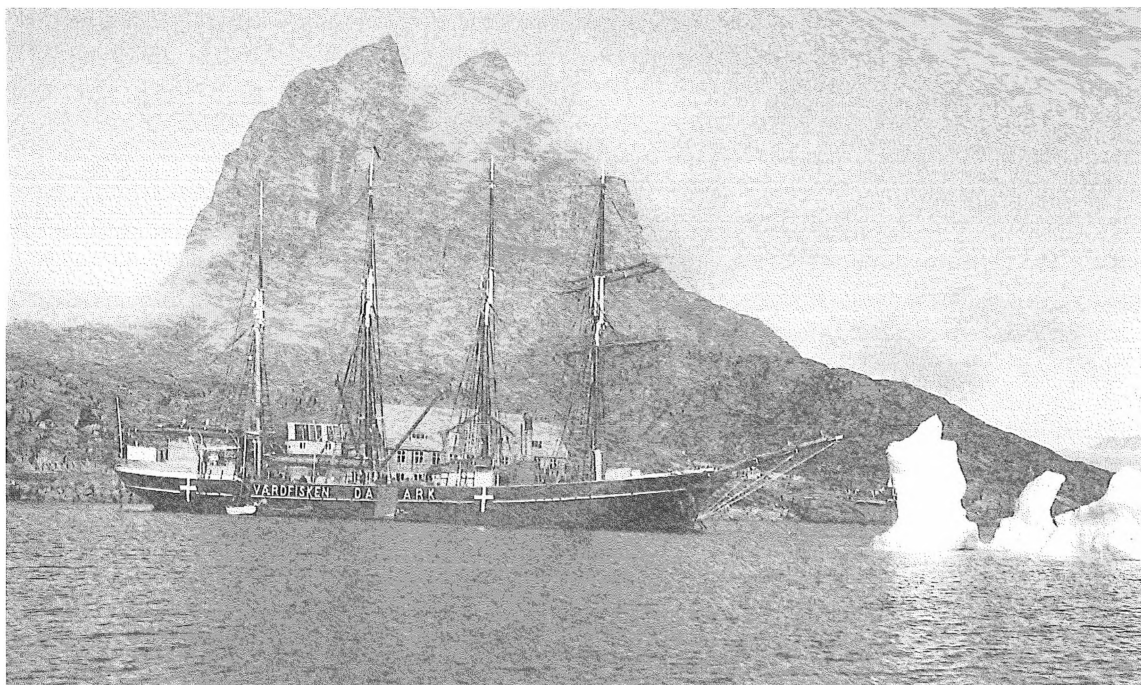
Forfatteren, Søren Thirlund, som sømand iklædt Kongelige Grønlandske Handels uniform i 1935. (Foto forfatteren)

The author, Søren Thirlund, as a sailor wearing the uniform of the Kongelige Grønlandske Handel (The Greenland Trade Department) in 1935. (Author's photo)

Første udmønstring med SVÆRDFISKEN

En dag omkring 12. marts 1935 mødte jeg ombord i SVÆRDFISKEN. Min fars afskedsalut lød: »En hånd til skibet og en til dig selv - og husk at være en god kammerat. Husk at skrive dagbog«. Far gav mig også et lille kamera, en såkaldt Babybox til 10,- kr., og det havde jeg megen glæde af. Jeg meldte mig til bådsmændene i mit nye arbejdstøj, og det første job, jeg blev sat til, var at surre de to tranankre under bakken.

Tranen blev benyttet til at dæmpe søen med i dårligt vejr. Jeg har sikkert fumlet gevaldigt i det, for pludselig hørte jeg 2. Styrmand Rasmussen sige: »Kaj, kan du lige vise den nye mand, hvordan man surrer tranankrene«. Kaj viste mig meget pædagogisk, hvordan man laver et øje på et stykke skibmandsgarn, og medens han surrede det ene anker, surrede jeg det andet efter hans anvisning. Han så meget ung ud, så jeg spurgte ham, om han var jungmand.



Den firmastede motorskonnert M/S SVÆRDFISKEN bygget på Lilleø Værft, Korsør, i 1920 til Kongelige Grønlandske Handel. Her fotograferet ud for Grønlands kyst, Umanak, 1939. (Foto: H&S)

The four-masted motor schooner M/S SVÆRDFISKEN built at Lilleø Værft, Korsør, in 1920 for the Greenland Trade Department, KGH. Here it is on its way along the Greenland coast. At this point in time it was still sail-carrying. (Photo DMM)

»Nej«, svarede Kaj, »jeg er matros«. »Det må De undskylde«, sagde jeg, for far havde sagt, at man sagde De til matroserne. »Mig skal du ikke sige De til«, sagde Kaj. Jeg havde fået min første kammerat.

Kaj blev mit forbillede. Han lærte mig at styre, og man kunne altid gå til Kaj med et spørgsmål. Han var også et stort menneske, der tænkte på andre. Første gang vi sammen skulle til vejrs og gøre et sejl fast, var han forrest i vantet, men han vendte sig om

og spurgte: »bliver du svimmel?« »Nej« sagde jeg. Så var Kaj tilfreds. Kaj og jeg kom på 2. Styrmand Rasmussens vagt, og de to personer skylder jeg stor tak for en god og menneskelig oplæring. Rasmussen havde desværre den ulykkelige skæbne som fører at gå ned med sit skib, m/s HANS HEDTOFT, på jomfrurejsen i 1959, hvor alle omkom. Kaj endte som kommandørkaptein i marinen, og vi holdt forbindelse, til han døde i 2003.

Den første sørejse husker de fleste, og jeg har mange erindringer om min første rejse til Grønland. Min mor fik hvert år et legat fra noget familie, som jeg ikke husker navnet på. Det var på 500,- kr., og det var den gang mange penge. Tilfældigvis skulle hun hente pengene i København i midten af marts, så vi mødtes derinde en aften. Hun gav middag på DSB-restauranten på hovedbanegården, men derefter gik vi over ved Frihedsstøtten til smørrebrødsforretningen »Favoritten«, og jeg fik en fantastisk madpakke med. Vi var jo ikke på kost om bord, når skibet lå i København. Da jeg kom om bord, var kammeraterne lige kommet, og vi sad i vort lille lukaf på ca. 3 x 2 meter med 4 køjer og 4 kistebænke. Madderne forsvandt hurtigt.

Næste dag skulle vi sejle kl. 10.00. Det var almindeligt i grønlandsskibene, at man afsejlede kl. 10.00, og mor og kusine Ghita var på kajen. Mor tudede lidt, men en anden dame, som var Kajs mor, tog hende om skulderen og sagde: »De skal ikke være ked af det, for vore drenge har det så godt hos kapt. Nordhock«. Så gik de på konditori sammen.

Om formiddagen efter afgang surrede vi dækslast, gjorde søklar, og skorstenen fra kedlen blev taget ned. Det skal forklares, at SVÆRDFISKEN var blevet indkøbt til bl. a. at være flænseskib for hvalfangeren SONJA, og til dette specielle arbejde skulle skibet have dampspil. Man anbragte derfor en dampkedel på dækket lige foran for stormasten, og det var skorstenen til denne, der blev stuvet ned for ikke at være i vejen for sejlføringen. Om eftermiddagen fik jeg frivagt, men jeg kunne ikke holde mig fra

dækket, hvor sejlsætningen var i gang. Så fik jeg at vide, at var man på dækket skulle man arbejde med. Da jeg tillod mig at fløjte, fik jeg et drag over nakken af bådsmand Sander. Det tålte ikke.

Bådsmanden blev altid kaldt for Bådscn, og Sander var en mand, der kunne sit kram. Han var af den gamle skole, og han havde bl.a. været matros på det norske fuldskip LANCING. Man fandt snart ud af, at han bare skulle have sine ordrer fra styrmanden om morgenen, så gik alt efter planen, og vi så kun styrmændene, hvis noget skulle ændres. Kaj fortalte, at han en gang havde slået en matros ned i SVÆRDFISKEN. Matrosen havde tabt sit merlespir ned fra riggen, og det ramte lige ved siden af en anden matros. Da han kom ned fra riggen, slog Sander ham i dækket, så han besvimede. Så gav han en anden ordre om at hive en pøs vand op og smide over ham.

På aftenvagten skule jeg til rors, og hvem andre end Kaj blev sat til at lære mig at styre? God pædagog som han jo var, lærte jeg det hurtigt, og jeg har altid været glad for at styre. Kurserne var den gang altid opgivet i streger, og en rortørn var på en time; så blev man afløst og gav kursen videre til sin afløser. Derefter gik man til styrmanden og sagde, hvad man havde styret, og alt blev gentaget.

Så fulgte en time på udkig, hvilket foregik på mastehuset ved stormasten. Alle lys og fyr skulle rapporteres, og når timen var til ende, og man blev afløst, skulle man gå til styrmanden og melde, om lanternebrændte klart, og derefter havde man fløjtetørn, hvilket betød, at man med det samme skulle komme til styrmanden, hvis han

Passager- og stykgodsskibet S/S GUSTAV HOLM bygget på De Forenede Oplagspladser og Værfter, København, i 1893 og indkøbt i 1924 som FOX II til rederiet Grønlands Styrelse. Solgt i 1952 og omdøbt til GRØNLAND. Foto fra 1931. (Foto H&S)

Passenger and general cargo ship S/S GUSTAV HOLM built at De Forenede Oplagspladser og Værfter, Copenhagen in 1893, and bought in 1924 as FOX II by the shipping company Grønlands Styrelse (Greenland Board). Sold in 1952 and renamed GRØNLAND. Photo from 1931. (Photo DMM)

fløjtede. Han kunne ønske loggen aflæst, et skøde halet eller slækket, måske et sejl sat eller gjort fast. Der var altid noget at rette, men alt dette blev hurtigt rutine.

Før sidste verdenskrig 1939 til 1945 var grønlandsskibene meget eftertragtede af unge sømænd, som ønskede at komme på navigationsskolen. Det var den gang obligatorisk, at man skulle have sejlet med sejl-skib i mindst to år, og selvom grønlandsskibene havde hjælpemaskineri, talte fartstid med dem som sejlskibstid. Desuden var skibene eftertragtede, da der var god forplejning, rigelig besætning, og skibene var oplagt om vinteren, hvor tiden blev benyttet til at reparere og overhale alt materiel, så skibene var sejlklar i begyndelsen af marts.

Min sejlskibstid fik jeg altså om bord i firmastskonnerten SVÆRDFISKEN og i barkentinen GUSTAV HOLM. Begge skibe besejlede Grønlands Vestkyst, medens GUSTAV HOLM også besejlede Østkysten, og med den var jeg i 1936 og 1937 med på



to af Lauge Kochs ekspeditioner til Nordøstkysten af Grønland. Med SVÆRDFISKEN var jeg med til at besejle Thule, som det første af KGH's skibe, idet Thule i 1937 kom ind under styrelsen. Man havde plan-

lagt, at skonnerten FYLLA skulle besejle Thule, men det viste sig, at dette skib var alt for lille til den planlagte last og de mange passagerer, der skulle til Thule.

En typisk grønlandssæson begyndte med, at man modtog et 10-øres brevkort, hvori der lakonisk stod, at man på en nævnt dato skulle møde om bord i et nærmere angivet skib, og hvad man skulle påmønstre som. Vi unge havde naturligvis taget forskellige andre hyrer i vintermånederne, men alle glædede sig til at komme tilbage til grønlandsskibene.

Så begyndte tilrigningen, der bestod i at slå sejl under, skære det løbende gods, fald, skøder, gordinger, givtove, nedhalere, m.m. Så skulle der tages proviant og andet stores om bord, og i de sidste dage blev der også lastet. Det foregik i Danmark med havnearbejdere. Afsejling foregik som nævnt altid kl 10 om formiddagen, og var der passagerer med, blev der ringet med klokken på bakken 10 minutter før, 5 minutter før og endelig ved fuld tid kl 10, og så stod alle klar for og agter. Der var ofte bugserbåde til assistance, når vi afsejlede fra KGH's plads, og ofte ankrede vi på reden, når der skulle tages ammunition om bord, og så blev det røde flag, krudtflaget, sat.

Første rejse om foråret startede som regel med, at der skulle rettes kompasser, hvilket I.C.Weilbach's kompasrettere tog sig af, og så kunne rejsen begynde. Når Kronborg passeredes, blev der kippet med flaget, og ofte blev der landsat nogle passagerer. Det kunne være pressen, hvis vi skulle på ekspedition, men det kunne også være pårørende til forskellige passagerer, som skulle bosætte sig på Grønland. På

GUSTAV HOLM havde vi handelshuset Bulldogs direktør Bryde Nielsen med, når vi skulle på ekspedition. Han sponsorerede delvis Koch's ekspeditioner. Han blev så hentet ved Kronborg af Falcks specielle motorredningsbåd, som han også havde sponsoreret.

Det var stjernestunder, når vi begyndte at strække sejl, og – som vi kaldte det – »den lagde øret til«. SVÆRDFISKEN havde en Tuxham motor på 190 Hk. Det var jo ikke meget, men i stille vejr kunne den komme op i nærheden af 4 knob. Den var til stor hjælp på rejsen og ikke mindst ved havne-manøvrerne i Grønland. Når vi lå underdrejet var motoren stoppet. Var der nordvesten kuling, kunne Kattegat være en drøj oplevelse. At krydse, selv med et skib med hjælpemaskineri, var et job for alle mand, og de nye folk blev søsyge.

Når skibet var i Kattegat gik man over til daglig rutine med vagt og frivagt. Navigationsmæssigt regnedes døgnnet fra middag til middag, og det kaldes for et etmål. Skibets tid afhang af på hvilken geografisk længde, det befandt sig ved middag, og man tilstræbte at stille skibsklokken ved vagtskifte om morgenen kl. 0400, så klokken ville være 12, når solen stod højest på himlen, og bredden kunne bestemmes ved solens største højde. Den gang gik man i næsten alle skibe 2-skiftet vagt, og etmålet var ind delt i vagterne 0-4, 4-8, 8-13, 13-19 og 19-24. På den måde havde man det ene etmål den lange formiddagsvagt, det næste etmål lang eftermiddagsfrivagt. Under særligt krævende sejljob blev begge vagter kaldt på dækket.

I SVÆRDFISKEN var der et stort lukaf

forude med plads til 12 mand, 6 i hver side i 3 overkøjer og 3 underkøjer. I hver side var der et bord til vagtens 8 mand - 6 fra det store lukaf og 2 fra det lille. Ved underkøjerne var der kistebænke, hvor man opbevarede sit tøj, og disse kistebænke var også siddepladser ved spisning. Midt i det store lukaf var der en kakkellovn, som vagten skulle holde fyr i med kul fra et lille rum forude under sejlkojen. Det lille lukaf med plads til 4 mand var bygget i tømmerværkstedet med to langskibs og to tværskibs køjer samt en kistebænk til hver. Der var ingen kakkellovn, men kun en ankerlanterne til at tage den værste kulde.

Det var den gang almindeligt, at hver mand mødte med sit eget køjetøj og sine egne skaffegrejer. Man fik så et beløb, vist nok 15.- kroner, hvilket blev kaldt madraspenge. Det var drengene, der havde baktørn, dvs. de serverede, gjorde rent og vaskede op. Spisetiderne om bord er døgnets højdepunkter. Til formiddagsvagt, eftermiddagsvagt og aftenvagt blev frivagten purret ud 40 minutter før vagtskifte, så man kunne nå at få tøj på og skaffe, før man tørnede til. Rorgængerens slog et slag på klokken, hvorefter vagten purrede ud – og vagten holdt øje med, at frivagten nu også kom på benene. Så spiste man, og man levede lidt tid til at få tøj på, der passede til vejret. Der var i grønlandsskibene 6-8 sejldugskapper til fri benyttelse f.eks. til udkiggen, men de kunne ikke bruges til at gå til vejrs med, da de af vinden blev blæst hen over hovedet.

Når der gik glas henne ved rorgængerens, blev der svaret med klokken henne på baken, og så var det bare med at stå klar til at

overtage vagten. Om natten blev der purret ud 20 minutter før vagtskifte, og der blev lavet kaffe, så man kunne få en kop kaffe, før man tørnede til. Den afløste vagt kom ned i lukafet, og var som regel godt sulten efter rortørn, udkig, fløjtetørn og forefaldende jobs på vagten.

Der var altid en lille pøs ferskvand til at vaske næverne i, men den, der kom først, kunne også nå at skylle ansigtet. Det var vigtigt at få saltet fra søvandet af næverne for at undgå at få sprækker i hænderne, hvilket kunne give betændelser, og håndtering af tovværk med nogle næver, der var stive af salt fra søstænk, var hårdt. En morgen, jeg stod til rors, blødte mine hænder, og vor gæve kaptajn Nordhock opdagede det. Så kom han med en lille flaske tran til at smøre hænderne med, og det hjalp.

Drengene fik fra kabyssen varmt vand til baktørnen og brun sæbe fik man hos styrmanden, der ligeledes udleverede karklude, gulvklude og viskestykker. Skulle man have en ny kar- eller gulvklud, måtte man medbringe stumperne af den gamle – eller indrømme, at den tidligere var røget ud over skibssiden. Foruden baktørn måtte de yngste skiftes til at give en hånd med i kabyssen med rengøring, kartoffelskrælning og andet forefaldende kabysarbejde. Der var også ofte en af drengene, der blev sendt ned i motorrummet til hjælp for motorpasseren.

I SVÆRDFISKEN blev provianten og madlavningen varetaget af en kombineret kok og hovmester. Hans »kælenavn« var Magerskank. Der var varm mad både til frokost og middag – altså, hvis vejret tillod det, for i meget dårligt vejr kunne der ikke hol-

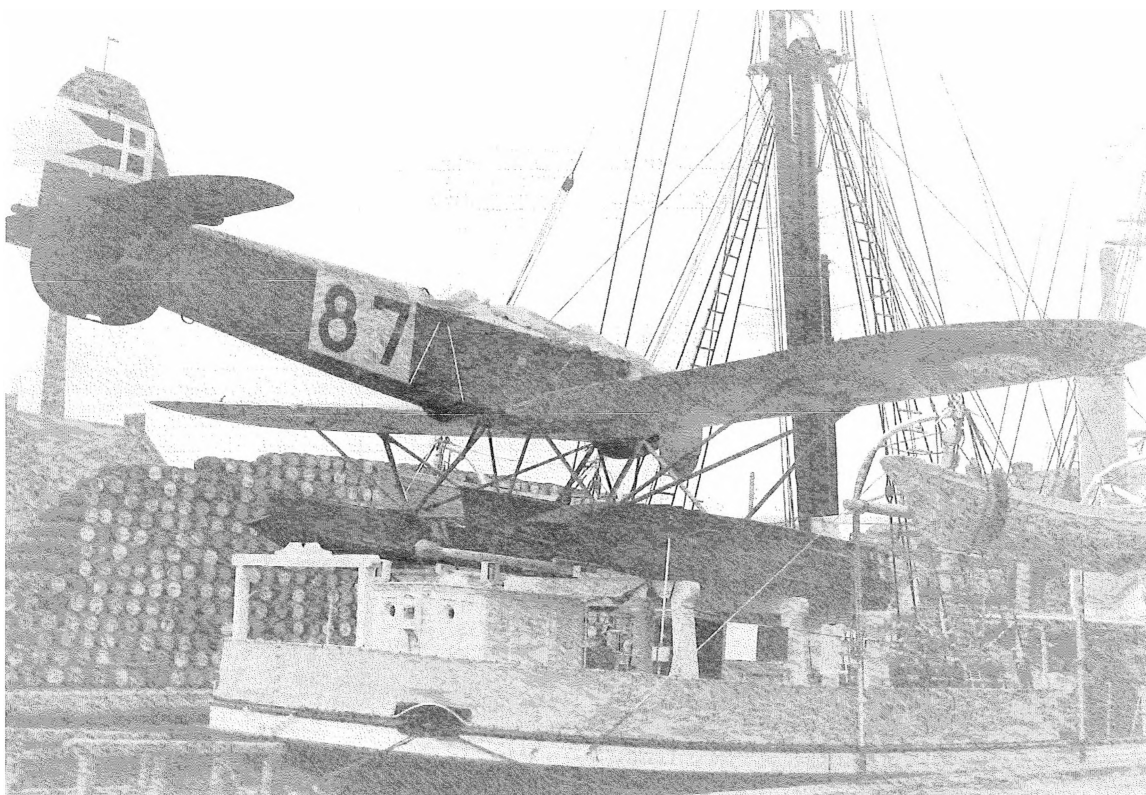
des fyr på det kulfyrede komfur. Dette var forsynet med nogle slingreribber, så gryderne kunne holdes nogenlunde på plads, men når skibet slingrede stærkt, kunne suppe og sovs godt komme over kanten, og så kunne alle lugte, hvad der blev lavet. Om søndagen var der ofte dessert, først på rejsen et æble, senere f.eks. dåsefrugt. Der var i Grønlandsskibene altid skibsøl til besætningen. Hos officererne også snaps, pilsner og vin.

Om eftermiddagen var der en halv time kaffepause, hvor der blev serveret franskbrød med smør, eventuelt puddersukker. Skibene havde både rugbrød og franskbrød med hjemmefra. Rugbrødene blev kaldt ankerstokke, da de var ca. 70 cm lange. Efter nogle dage var franskbrødet blevet tørt. Så kunne kokken »besvime det«. Det bestod i, at han dyppede brødet i vand og lagde det i bageovnen. Rugbrødet mugnede efter nogle uger, men det blev bare skrubbet med søvand og derefter tørret. Når det medbragte brød slap op, begyndte kokken selv at bage, både rugbrød og franskbrød – ja der kunne endda forekomme en slags kage eller rosinbrød om søndagen.

På vagten blev der hurtigt lavet en »tørnrække« mellem rørtørn, udkig og fløjte-tørn udført i nævnte rækkefølge. Rørtørnen var almindeligvis ikke noget hårdt job, men i storm kunne det være strengt at styre, da roret slog hårdt. Man blev derfor forsynet med en sejsing over skulderen, så man ikke risikerede at blive trukket over ratakslen. Man lærte hurtigt at lade »søen føre roret«. Dvs. at man lod rattet følge bevægelserne af søens kraft på roret til den ønskede side.

Der var ikke styrehus på danske skibe, før det blev indført under sidste krig, hvor skibene blev beskydt fra fly. Man byggede så nogle beskyttelsesrum på broen, hvor navigatørerne og rorgængerer kunne være beskyttet under angreb. En undtagelse var måske GUSTAV HOLM, som havde et styrehus, hvor termometer, barograf og andre instrumenter var anbragt. GUSTAV HOLM var nemlig et »udvalgt skib«, hvilket betød, at man med faste mellemrum sendte meteorologiske oplysninger hjem til København. Radiostationen var anbragt oven på maskinskyldet, og den var ikke meget mere end 2 x 2 meter. Telegrafisten boede også i stationen, og grundet størrelsen kunne han ligge i køjen og betjene sine instrumenter. Grønlandsskibene var tidligt udstyret med radio, idet de fleste var udvalgte skibe, der sendte observationer til Danmarks Meteorologiske Institut. SVÆRDFISKEN havde dog ikke radiostation. Her benyttede man ofte flagsignalering ved passage af de større fyr eller til kommunikation med andre skibe. Det var sædvanligvis den kendte melding: Kendingsbogstaverne efterfulgt af: »Rapporter mig til mit rederi«, eller »where from, where bound«. Det kunne også være lys- eller lydsignaler på morse.

Udkiggen foregik oftest på huset ved stormasten, men i dårligt vejr blev man kaldt hen agter og stod sammen med styrmanden i læ side af broen. Udkigsmanden skulle også holde øje med, at lanternebrændte. Det var petroleumslanterer, som blev sat ved solnedgang og bjerget ved solopgang. Der var fire af dem – to sidelanterner, en agterlanterne og en toplanterne,



S/S GUSTAV HOLM fotograferet 1937 under ombordtagning af en flyvemaskine, der bl.a. skulle benyttes til isrekogS/S GUSTAV HOLM fotograferet 1937 under ombordtagning af en flyvemaskine, der bl.a. skulle benyttes til isrekognoscering. (Foto: H&S)

The S/S GUSTAV HOLM photographed in 1937 while taking an aeroplane on board that among other things was to be used for reconnoitring the ice. (Photo DMM)

sidstnævnte kun når maskinen kørte. Til at vedligeholde alle petroleumslamperne blev der udtaget en lampemand, som hver dag skulle gå alle skibets petroleumslamper efter, og der var mange. Foruden lanterne var der to lamper i bestiklukafet, en i kaptajnens kammer og en i hver af styr-

mændenes og en i proviantrummet. I det store 12-mands lukaf var der 2 lamper og en i det lille. En hos kokken og en i kabysen. Der var hængelås på petroleumstanken, og væger, lampeglas, lampepudser, smergellærred og pudsepapir (avispapir) fik man hos styrmanden. Til belysning af

kompasset var der to små lygter anbragt på hver side af nathuset.

Ferskvand var rationeret. Kabyssen fik fire pøse på morgenvagten til kaffe, te, madlavning og opvask. Hver mand kunne med nogle dages mellemrum få en kvart pøs vand til at vaske sig i, men når det regnede, samlede vi ferskvand under sejlene, hvor vi hængte pøse op og tømte dem i den ene ferskvandstank, hver gang de var fulde, og så kunne vi godt vaske os ordentligt.

Med opræk til storm var der meget at gøre. Efterhånden som vinden friskede, blev der reduceret til et passende sejlareal. Øverste råsejl, gaffeltopsejl, øverste mellemstagejl og yderste forsejl blev altid bjerget først, derefter de nedre råsejl og forsejlene og derefter begyndte rebningen af gaffelsejlene. Der var i SVÆRDFISKEN et særligt anlæg til at rebe disse med. En kæde blev i et beslag lagt rundt om den inderste del af bommen ved masten. Så blev der hugget en rebtalje i, og et par mand halede, så bommen rullede sejlet ned, indtil styrmanden sagde stop. For at undgå slidtage på sejlet, skulle der ved sidste omgang lægges sækkelærred på bommens agterpart mellem sejlet og liget, det tov, der er syet på kanten af sejlet. Det var nødvendigt, at en mand satte sig på bommen for at lægge sækkelærredet i.

Når der var rebet ned blev motoren stoppet, og skibet lagt underdrejet, udkiggen blev anbragt henne agter, og roret surret. Under denne sejlføring drev skibet stærkt, og den almindelige slæbelog kunne ikke benyttes. Vi skiftede så til den såkaldte harpunlog, som var mere følsom, men som skulle hales ind for at aflæses. I stærk storm

kunne det blive nødvendigt at lukke op for tranankrene under bakken. Trannen lagde sig som et tyndt lag over søen, så bølgerne brød mindre, og skibet tog mindre vand over. Selvom roret var surret, stod der en mand til rors, og hans job var at holde øje med, hvilke kurser skibet girede imellem og rapportere det til styrmanden, når han blev afløst.

Det var igen stjernestunder, når en storm var overstået, og der atter kunne strækkes sejl, og rejsen kunne fortsættes. Med vinden agten for tværs kunne SVÆRDFISKEN løbe godt 8 knob for sejl og motor. Det var dog ofte en stakket tid, for når der kom snetykning eller tåge, måtte farten reduceres. Så blev der holdt »skarp udkig«, og til trods for, at der var meget lille chance for, at der var andre skibe i nærheden, blev der givet de foreskrevne tågesignaler. Det mentes også, at man ville kunne få ekko fra eventuelle isfjelde på denne måde, men så skulle det være et fjeld med en meget lodret side. Selv med radar kan det være svært at observere et isfjeld.

Når skibet nærmede sig Grønland blev udkiggen skærpet, da der jo nu var fare for at møde is. Når skibet nærmede sig første havn, blev trosser og wirer taget frem, og skorstenen til donkeykedlen blev taget op og sat på. Der skulle også tages kul op, så man kunne fyre op. Ved ankomst blev skibene assisteret af folk fra land, der med joller satte fortøjningerne i land, idet der var langt fra skibenes agterende til fortøjningspælene i land. Man måtte derfor først tage en del af fortøjningen ned i båden, så begyndte man at ro ind mod land, medens man halede skibets fortøjning det første

stykke. Det sidste stykke måtte man lade det, man havde i båden gå i søen, til man nåede ind og kunne lægge øjet over for-tøjningsspælen, der var mejslet ned i klip-pen. Der blev som regel fortøjet med to ankre ude for, hver med ca. 60 favne kæde, og med fire agterfortøjninger.

Forbindelsen med land blev vedlige-holdt, enten med skibets egen jolle eller med både fra land. Losningen foregik til pramme fra kolonien, som byerne den gang hed. Både folk fra land og skibets besætning arbejdede i lasten. De lejede folk skulle have kosten om bord, men den var meget sparsom. Til frokost fik de en mugge te og så mange skonrogger, de kun-ne have i deres sixpence. Til middag fik de varm mad, der vekslede mellem ærtesuppe uden flæsk, sødsuppe med store gryn eller sødsuppe med små gryn. Man spiste med træskeer af nogle emaljerede blikskåle med tydelige tegn på genbrug. Om aftenen atter te og skonrogger, så det er ikke under-ligt, at mange af arbejderne gerne ville have vore madrester. Jeg glemmer aldrig min undren, da bådsen sagde til mig, at jeg bare skulle sætte det, der var til overs op på dækket. En grønlander kom straks og hældte sødsuppe, sennepssovs, klipfisk og kartofler sammen, og han så ud til at nyde retten.

Der blev sjældent arbejdet om natten, da vi jo ikke havde elektrisk lys, så bortset fra de af besætningen, der skulle have natte-vagt, kunne besætningen gå i land, men det krævedes, at vi altid var i uniform, og man skulle være om bord senest 2200. Der var ofte arrangeret såkaldt dansemik, hvor vi kunne muntre os med pigerne. Det var

kun gammeldags danse som svejtrit, vals og polka, mest rheinlænderpolka, og musik-ken kunne være harmonika eller violin, nogle få steder en rejsegrammofon.

Efter nogle rejser havde man da også fået bekendte, ja ligefrem kærester i de forskel-lige havne, og så medbragte man da gerne små gaver, som altid gjorde lykke. Grøn-lænderne er et folkefærd, vi unge beun-drede for deres lystighed. Der var ikke langt til et godt grin, hvis der skete noget, de syntes var sjovt. I de fleste havne var der nogle, der for små penge vaskede tøj for os.

Til Grønland fragtedes f.eks. solarolie til marinens skibe HEJMDAL og INGOLF, pe-troleum til de grønlandske lamper. Styk-gods, som kunne være alt, hvad der blev forhandlet i koloniernes butikker, også våben og ammunition. På min første rejse måtte jeg i butikken indkøbe et par olie-bukser. Far havde købt en oliefrakke, men den blæste jo bare op over ryggen, når jeg var til vejrs. Efter Kajs gode råd afkortede vi frakken, og jeg kunne så møde i dårligt vejr med oliebukser og jakke. Til tider var der specielle laster såsom de store motorbåde, bygningsmateriel, cement osv. Fra Grøn-land var det mest tran, tørret fisk og skind. En hæsleg last var ådseltran, altså tran fra selvdøde dyr, som stank forbandet. Var der ikke last nok, gik man til Ivigtut og lastede kryolit.

På min første rejse anløb vi Godthåb, Holstensborg, Sukkertoppen og Frederiks-håb. Min mor havde givet mig et brev med til provst Bugges hustru, som var en venin-de af mor. Jeg blev inviteret til frokost hos dem, men jeg vakte ubehagelig opmærk-somhed, da jeg jo ikke var vant til at bede

bordbøn. Jeg fik et brev med til kapt. Nordhock. Der har nok stået, at der ville være gudstjeneste på dansk om søndagen, for vi blev alle sendt i kirke, hvor matros Finn Ibsen faldt i søvn.

På rejsen mellem Godthåb og Frederikshåb havde vi mand over bord. Arne var sendt ud på forgrejnerne for at overhale forsejlskøderne. Pludselig trådte han ved siden af perten og faldt i vandet. Han nåede at få fat i loglinen, og der blev øjeblikkelig kastet en redningskrans ud. Jollen blev hurtigt sat i vandet, og alle mand blev kaldt på dækket og brasede rundt. Det menes, at der kun gik 14 minutter, til han var om bord igen. Vi havde isfjelde i sigte, så han var forfærdeligt forkommen, og blev taget ind i kabyssen, hvor jeg blev sat til at frotere ham. 2. styrmand kom med en flaske snaps og forsøgte at få en i ham, men han kunne ikke synke den, hvilket han blev meget bebrejdet af matroserne.

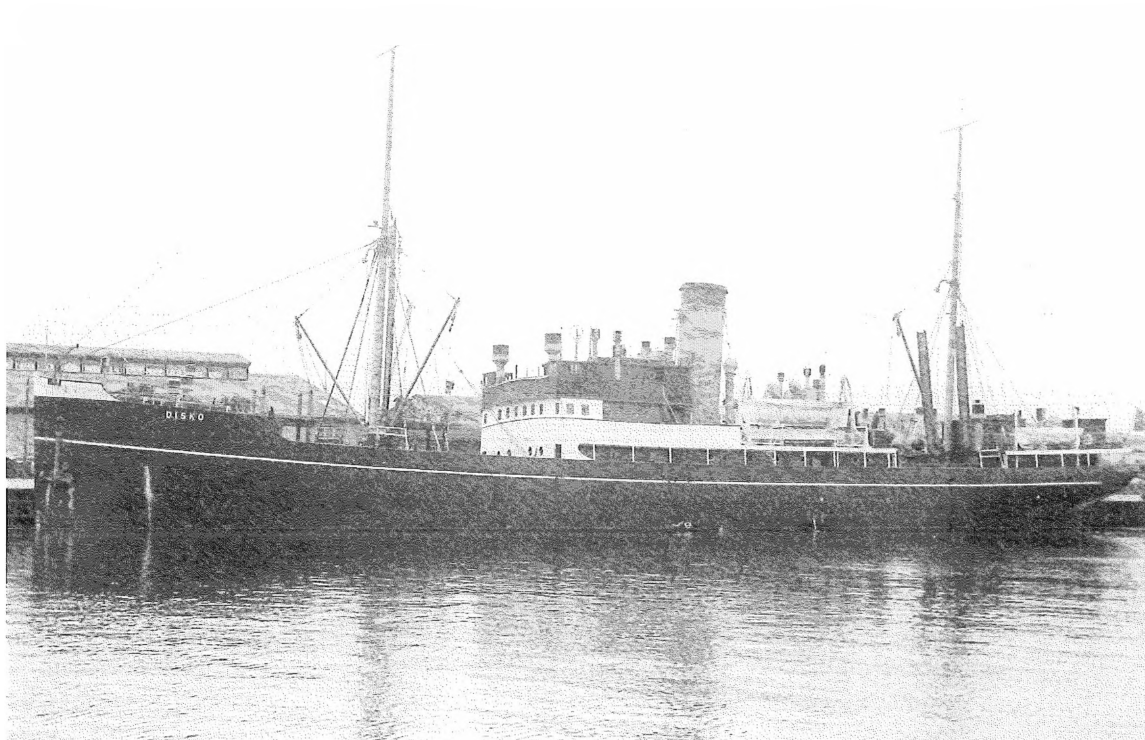
Sidste havn var Frederikshåb, hvor vi lastede tørret fisk og tran i tønder. Her blev jeg sendt hen agter for at sætte kaptajn Nordhock i land med jollen. Han havde nogle instrumenter med, og vi opsøgte et sted, hvor vi kunne komme i land. Så valgte han en flad sten og anbragte et lille spejl, som han med et lille vaterpas og nogle stilleskruer indstillede vandret. Så fik jeg besked på, at jeg skulle skrive tidspunktet ned, når han fløjtede. Så begyndte han at måle solhøjden over denne kunstige horisont, og om bord aflæste 2. styrmand søuret, hver gang han fløjtede, og jeg nedskrev tiden og observationen. Nu ved jeg, at det han foretog, var at kontrollere søurets stand = dets afvigelse fra GMT. Da man

ikke havde radio, og altså ikke kunne få tidssignaler, måtte man benytte den gamle metode. Når man vidste, hvor man var, kunne man observere sin længde, og sammenligne med den korrekte længde. Fik man ved observationen den samme længde, var søurets visning korrekt, hvis ikke, fik man en længdeforskel, der kunne omregnes til tidsforskel, som så var søurets stand.

Den 12. maj kom vi hjem til København efter min første rejse, og jeg måtte afmønstre, da næste rejse var lovet til en anden, men atter var jeg heldig. Da jeg stod med min køjesæk på kajen, mødte jeg Ejnar Mikkelsen. Da han hørte, at jeg skulle afmønstres, havde han en snak med kapt. Nordhock, så gik han til skibsinspektøren, og da han kom tilbage, fik jeg besked på at melde mig hos kaptajn R. Tving på m/s DISKO. Jeg skulle være overkomplet dæksdreng med afgang 22. maj. Når DISKO kom hjem, skulle jeg mønstre som messedreng i GUSTAV HOLM, men så var det med hyre. Jeg skulle tjene penge. Jeg fik altså et par fridage og var hjemme i Næstved før min næste udmønstring.

M/S DISKO

Det blev en helt ny fornemmelse at sejle med et moderne passagermotorskib. Jeg skulle som dæksdreng passe matroserne med mad, rengøring etc., men der blev også givet mig mulighed for at kunne lære at styre et skib med styremaskine. Det var besætningen glade for. De ville gerne undvære deres rortørn. Der var et meget lille rat, da der jo var elektrisk styremaskine. Det var næsten en ferie.



M/S DISKO, bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft i 1927 til Kongelige Grønlandske Handel. Her er skibet vist med dets oprindelige åbne bro, der senere blev ombygget og lukket.
(Foto: H&S)

The M/S DISKO, built by Københavns Flydedok & Skibsværft in 1927 for the Greenland Trade Department. Here the ship is portrayed with its original open bridge, which was later rebuilt and closed.

Dæksbesætningen var en herlig samling gode gamle sømænd. En bådsmand, en tømmermand, fire matroser, to letmatroser og en ungmand. De boede forude i hyggelige 2-mandskamre. Jeg boede henne agter i et stort lukaf til 16 mand. Det kaldtes araberlejren, og det var beregnet til bl.a. marinens menige, når de blev sendt op for at sejle med marinens skibe MÅGEN og andre inspektionsskibe, eller hvalfangeren

SONJAS besætning. Senere flyttede jeg i sygelukafet, nærmest på 1. Klasse.

På rejsen benyttede jeg tiden til at udspørge disse garvede søfolk om dette og hint, og de var meget villige til at svare. Bedst var det, når jeg serverede kaffe for den mand, der skulle afløse ved roret kl. 1500. Han skulle have sin kaffe mellem kl. 1430 og 1500. Så var vi jo kun os to i messen, og der kunne komme gode oplysning-

ger. Vi havde et kort over Nordatlanten på skottet, hvor middagspositionen hver dag blev afsat. Jeg havde undret mig over, at linjen mellem Fair Hill og Kap Farvel ikke var en ret linje, men buede lidt opad. Jeg spurgte Anton, hvorfor man ikke styrede lige over Atlanten. Hans svar var: »Sådan har de s'gu altid gjort«. Det var min første forklaring på storcirkelsejlads.

Der var antageligt ikke last nok på kysten, for jeg husker, at vi på hjemrejsen anløb Ivigtut for at laste kryolit. Da vi lå ud for Ivigtut, blæste det stærkt, og vi gik derfor til Qunaqbugten og ankrede. Det var et godt sted med god holdebund, men DISKO, der næsten var tom, kastede sig meget i vindstødene. Da vejret tillod det, gik vi ind til Ivigtut. Fortøjningen der var noget særligt. Vi lod bagbords anker gå langt ude, så der var ca. 90 favne kæde ude. Så kom de særlige fortøjninger fra land, og styrbord anker blev koblet ud og kæden bragt i land. Hene agter var der lige så svære fortøjninger, dels fra land, dels vore egne. Årsagen var, at der ofte kommer nogle meget hårde vindstød, og mange skibe har lidt havari grundet for ringe fortøjninger.

Vi begyndte så at laste. En svær kran løftede tipvognene ud over skibet, og tippede dem, så kryolitten faldt de ca. 30 meter med et helvedes spektakel. Det blev Pinse, og et par dage blev der ikke arbejdet. Senere kom formanden om bord og tilbød at vise passagererne rundt på kryolitbruddet, og bådsmændene gav mig fri, så jeg kunne komme med. Det var interessant. Han forklarede, hvordan man sprængte kryolitten ud af væggene i den dybe mine, hvorfra den blev hentet op til de store dynger,

hvorfra vi lastede. Det var en kendt sag, at arbejderne i Ivigtut morede sig med at drikke søfolkene fulde. Alle varer var toldfri, og da søfolkene ikke var vant til sprut, var det en billig fornøjelse at drikke dem fulde, hvorefter de blev kørt på tipvogn til landgangen. Her blev de vippet af, så de kunne krybe det sidste stykke op ad landgangen.

Hjemrejsen blev meget urolig. Den tunge kryolit ligger jo helt nede i bunden, så skibet slingrede ustyrligt. Vi kom hurtigt frem, da vinden mest var agterind, men i Kattegat fik vi en svær storm, og det var en lettelse, da vi endelig havde Kronborg om styrbord og kom ind i Sundet og kunne i København fortøje i 10-meter bassinet, hvor jeg husker, at mor var på kajen for at modtage sin dreng.

DISKO's besætning holdt jeg forbindelse med i mange år. Særligt letmatrosen Mogens blev min gode ven, som jeg næste år sejlede sammen med, da han var matros i GUSTAV HOLM. Desværre fik han tuberkulose og var på sanatorium i lang tid, men han kom sig. Efter sine eksaminer var han styrmand i Svitser og blev senere lods i København, hvor jeg ofte mødte ham, når jeg var hjemme. Efter turen fik jeg nogle dage fri, før jeg mønstrede i GUSTAV HOLM.

GUSTAV HOLM

Jeg var ikke glad for at skulle mønstre som messedreng i GUSTAV HOLM. Der var en meget kedelig hovmester, men der var nogle fine officerer. Overstyrmanden var Jørgensen, som jeg havde været sammen med i DISKO, men ham kendte jeg kun som

Donnerprop. 2. styrmanden var en gammel marstaller, der selv havde ført skib, men som havde fået jobbet, da han var arbejdsløs, og han var en fornøjelig fyr, som ofte kaldte mig på broen for at styre. Af besætningen var bl.a. Johannes Valbjørn, der havde været messedreng i DISKO, men som nu var mønstret som letmatros. Matros var Otto Christiansen, der senere blev overfartsleder ved Storebælt. Vi havde en del passagerer. Bl.a. havde vi maleren Gitz Johansen og hans kone og en søn med. De skulle overvintre i Angmagssalik, hvor Gitz maledede typer af de indfødte. Vi havde også en lærerinde med til præstens børn. Jeg husker hun hed Kamma Nitsche.

GUSTAV HOLM var altså passagerskib, men i så lille et skib er alle så nær, at man kommer i snak med hinanden ikke mindst, når der om aftenen blev lavet kaffe på den store kande. Så dukkede alle op med en kop agten for kabyssen, og så gik snakken. Det kunne være om alle emner. Passagererne var nysgerrige efter at vide noget om os, og vi sandelig også om dem.

En spændende passager var Poul Jensen. Han var flynavigatør, og han var sendt til Scoresbysund for at undersøge, om det ville være muligt at anlægge en flyveplads. Poul Jensens bror, Jørgen Jensen, også flynavigatør, blev senere en god ven af mig, og han har fortalt mig de nærmere omstændigheder.

I 1933 foretog Charles Lindberg og hans kone nogle flyvninger på både øst- og vestkysten af Grønland for at undersøge, hvor der kunne dannes flyvepladser. Imperial Airways og Pan American Airways var

begyndt at interessere sig for en mulig transatlantisk post- og passageroute. Man henvendte sig til Danmark, og to flynavigatører blev udvalgt, en til Vestkysten og en til Østkysten, hvor de skulle vurdere mulighederne for at anlægge landingspladser.

Poul Jensen skulle overvintre i Scoresbysund og give sin vurdering.

Det var fornøjeligt at høre på hans forskellige historier om flyvning og meteorologi. I min dagbog står der, at han lærte mig noget om flyvernavigation. Det har nok været noget overfladisk, men tænk, at han således underholdt messedrengen. Jeg husker imidlertid, at han mente, at hvis man havde oplysning om vejret inden for områder med 100 kilometer afstand, ville man let kunne forudsige vejret for mange dage forud. Poul Jensen døde i 1990-erne. Han havde nok ændret det synspunkt.

Vi havde en gris med til Angmagssalik, og jeg havde fået besked på, at alle madrester skulle gives til Sofus, som grisen kom til at hedde. Den var anbragt på lugen lige agten for kabyssen og kokkens og mit kammer. En dag, da jeg var færdig med opvasken efter middagen, smed jeg nogle madrester ind til Sofus, og så lagde jeg mig på køjen. Lidt efter kom der nogle besynderlige lyde fra Sofus. Der havde været en konservesdåse med i det, jeg smed ind til ham, og den havde han nu fået på trynen. Det blev nødvendigt at hente hjælp fra maskinmesteren, der med en blikksaks fik Sofuses grynten til at lyde normalt.

Rejsen forløb godt, og efter nogle svære manøvrer kom vi gennem storisen og anløb Scoresbysund, hvor vi lossede og landsatte passagererne. Vi havde haft for-

bindelse med s/s GODTHÅB, som var chartret til marinen. Den havde haft problemer og siddet fast i isen, men den var nu kommet fri. Disse østkystrejser kunne kun udføres fra juni til august, da vi skulle gennem storisen, der strækker sig hele vejen langs Østkysten og som først åbner i juni/juli. Da dette ikke var ufarligt, hvis isen skruede, var der et særtillæg på 75-kroner, som jeg købte mit første sæt tøj for.

Efter tre dage afsejlede vi, men grundet storm lagde vi os stille i storisen. Det er meget farligt at komme i iskanten, når det stormer, og isen kværner mod skibet. Da det flovede, kom vi hurtigt i frit vand og fortsatte sydover, hvor vi passerede GERTRUD RASK, som avancerede langsomt inde i storisen på vej mod Scoresbysund.

Efter fem dage ankom vi til Angmagssalik, hvor vi mødte den franske bark POURQUOI PAS. Nogle uniformerede søfolk fra dette skib hjalp os med at få fortøjningerne i land, og jeg husker min forbavselse, da jeg så, at den motorbåd, de benyttede, havde et helt nypudset rat, og dens også nypudsedde propel glimtede i vandet, når den snurrede. Dette skib ejedes af en fransk polarforsker, Monsieur Chacot. Næste år havde skibet den skæbne, at det i en voldsom storm forliste ud for Reykjavik. Kun en mand overlevede. Jeg hørte senere, at dette forlis chokerede to af officerernes koner. De mødtes i København, hvor de på en løbeseddel så: Grønlandsfarten ramt af forlis ved Island, kun en overlevende. De vidste begge, at vi med GUSTAV HOLM netop lå der i nærheden, men en opringning til KGH beroligede dem.

Der var megen selskabelighed i Angmags-

alik. Kolonibestyreren og hans kone, Magnus og Maren, var meget populære, og officererne var til middag hos dem. Nogle aftener var der dansemik om bord. En dag, da jeg sad på dækket og vaskede mit tøj, kom der en meget sød pige og tilbød at vaske for mig. Hun fik så noget brun sæbe og vaskede mit tøj. Bagefter fik jeg at vide, at denne pige havde haft hovedrollen i Knud Rasmussens film »Palos Brudéfærd«, og alligevel vaskede hun tøj for messepeter. Desværre døde hun om vinteren, da en influenzaepidemi ramte kolonien.

Da vi var udlosset, indtog vi 70 tons sten som ballast, og så begyndte hjemrejsen. Vi kom ret hurtigt gennem storisen, men så begyndte en slingrerejse. Ballasten der lå nederst i skibet gav voldsom slingerage. Jeg var ofte oppe og styre, og jeg var forbavset over, så godt dette skib styrede. Man skulle ikke røre rattet ret meget.

Da vi kom til København, blev jeg tilbudt jobbet som messedreng på DISKO. Det var ikke særligt tiltrækkende, men jeg kunne jo ikke sige nej. Det blev da også en forfærdentlig rejse. Vi havde mange passagerer, og vejret var meget vanskeligt med vestlige storme. Allerede da vi passerede Kronborg, blev passagererne søsyge, og det hæslige job med at tømme brækbakkerne for dem blev naturligvis mit. Brækbakkerne var nogle firkantede blikbakker med nogle beslag, så de kunne hænge over køjekanten. Jeg husker, at en af de gode gamle matroser hjalp mig ved at lade spulevandet løbe i sidegangen, så jeg kunne skylle der.

Vi havde dårligt vejr hele rejsen, ja endda orkanagtig storm, hvor en engelsk damper VARDOLIA forliste ikke langt fra vor posi-

tion. Sammen med 3 andre skibe søgte vi efter overlevende, men forgæves. Jeg glemmer ikke situationen, da kapt. Tving kom ned i salonen og meddelte, at man havde opgivet yderligere eftersøgning. Hele besætningen var druknet. Passagererne græd. Skibet havde været lastet med linolie, og da lugerne var knust, havde vandet sprængt skibet.

Vi havde i restaurationsafdelingen en uhørt lang arbejdstid. Koksmaten, Rasmus, og jeg blev purret kl 0430, og kl 5 skulle jeg servere kaffe både i maskinen og på broen. Hovmesteren lærte mig at servere i en serviet, hvorpå der stod en tallerken med en lille kaffekande, kop, smørrebrød, sukker og fløde. Man tog så de fire hjørner af servietten og holdt dem med den ene hånd, mens den anden hånd benyttedes til gelænderne på lejderne. Som far sagde: »En hånd til skibet og en til dig selv«. Det var også mit job at pudse kaptajnens og passagerernes sko, hvis de var stillet uden for kammeret. Ellers serverede jeg i officersmessen, hvor måltiderne fulgte officerernes vagter. Passagererne spiste frokost kl. 1100 og middag kl. 1700. Der var en god orden, at personalet, hovmester, kok, koksmat, 3 stewardesser og jeg skulle spise, før vi serverede for andre. Derefter blev jeg i hvid uniformsjakke med guldknapper sendt op til kapt. Tving og skulle spørge, om jeg måtte ringe til spisning. Som regel fik jeg »Ja«, og så gik jeg med min lille gong-gong gennem gangene og ringede til spisning. Når den var overstået, var der opvask, og her var der fart på. Der var rigeligt varmt vand, og en opvasker skulle kunne holde tre i gang, der tørrede af og stil-

lede på plads. Om aftenen var der et lille måltid i salonen kl 2100, og så – endelig – havde vi alle fri og kunne begynde at vaske tøj og andre personlige sysler.

En morgen må jeg have set forfærdeligt ud, for da jeg kom på broen med kaffen til 1. Styrmand, Mikkell Muk, sagde han: » Du er jo søsyg« Det kunne jeg ikke nægte. Så sagde han: »Bruger du livrem«. Jeg sagde, at det gjorde jeg. Så kom det fra Mikkell: »Du skal faneme gå med seler. Livremmen presser jo lortet op gennem halsen på dig«. Det var første søsygemiddel, jeg har hørt af den slags, men det virker heller ikke.

Første anløb var Julianehåb, hvor besætningen selv måtte losse al lasten, da der ikke måtte komme nogen grønlander om bord grundet skarlagensfeberepidemi. Matroserne måtte arbejde hver dag fra 0600 til 2100, men som min kammerat Mogens sagde: »Den giver godt med penge«.

Denne rejse var årets sidste, så næsten alle kolonierne blev besejlet med post og passagerer, og der blev arbejdet intenst i alle havne. Alle var interesserede i at komme hjemover. Jeg husker, at der to gange var biograf i salonen, og jeg fik lov til at se med. Jeg husker ikke meget fra hjemrejsen, men jeg havde et ekstra job, idet vi havde to færøske fiskere med hjem i sygelukafet. De var svært angrebne af tuberkulose og lå til køjs hele rejsen. Jeg er taknemmelig for vor koks gode vejledning. Han sagde, at hver gang, jeg hentede deres spisegrej, skulle jeg skolde det ude på dækket, før det blev taget ind til opvask. Vi havde en læge med, men han gik aldrig hen og så til dem. En aften kaldte den ene færing og bad mig

hente lægen. Han sad i rygesalonen og spillede kort, men han sagde bare, at jeg vel nok kunne se, at han ikke kunne gøre noget for de patienter. Jeg skulle bare give dem noget kondenseret mælk og dansk vand.

Hjemrejsen var naturligvis stormfuld, og det var hovedsageligt agter fra, så i min dagbog ser jeg, at søen ramte så højt som radiostationen, og ofte strømmede vand gennem gangene, ja helt ned i passagergangene. Jeg beundrede kok og koksmat, at de kunne arbejde i dette vejr, men selv gule ærter og flæsk med desserten pandekager klarede de. Disse pandekager var et skuespil. Kokken og koksmaten havde hver en lille dåse med smeltet smør, og så havde de hver to små pander på komfuret. Så hældte de en smule smør på panden og derefter et mål dej. Så gik de hen til halvdøren og tog et drag af deres cigaret, så tilbage, hvor de vendte pandekagerne i luften, så hen til cigaretten, et drag og så tilbage og smide pandekagen op i en stak, og så forfra. Når stakken nåede en vis højde dinglede den med skibets bevægelser. De kunne deres kram.

Det var glædelig, da vi endelig i begyndelsen af december fik Kronborg om styrbord igen. Efter noget opklaring til oplægning af skibet, blev jeg afmønstret, og jeg husker Mikkell Muks formaning, da han afregnede mig. Der var jo mere end 100 kroner i 10-kronesedler, og hver seddel blev gennemlyst af hans lampe, før han gav mig dem med ordene: »Tag lige hjem, og hold dig fra værtshuse«. Det gjorde jeg så. Jeg holdt jul hjemme, og i januar brændte Kählers fabrik, hvor min far arbejdede, og

jeg fik arbejde med oprydning. Men allerede i slutningen af februar kom der kort fra K.G.H., at jeg skulle møde som dæksdreng i GUSTAV HOLM.

Dæksdreng i GUSTAV HOLM

Det blev jeg glad for. Jeg kunne godt lide den gamle skude. Vi boede i et 6-mands lukaf i et dækshus, hvor fokkemasten gik ned igennem, og rundt om masten var bordet anbragt. I hver side var der en over- og en underkøje, og på agterparten også en under- og en overkøje. På forpart af bordet havde vi en lille hylde med en rejsegrammofon, og vi splejsede til at købe plader og grammofonstifter. Utroligt, at denne maskine kunne spille, selv i dårligt vejr, og den blev bl.a. brugt til at purre frivagten med. Bådsmanden og tømreren boede i tomandskammer i styrbords side, ligesom donkeymanden og fyrbøderen i bagbords side. På agterpart af dækshuset lå kabyssen og et kammer til kok og messedreng, hvor jeg selv havde boet året før.

Vi riggede til, og den 21/3 afsejlede vi og fik en meget hurtig rejse til Kap Farvel, hvor vi fik en orkanagtig storm, og vi lå underdrejet i tre døgn. Da vi jo var udvalgt skib, der skulle sende meteorologiske observationer, var som nævnt i styrehuset anbragt en barograf, som fortløbende kunne skrive lufttrykket. Det var interessant at kigge på det, når vi i den høje sø gik op og ned. Vi kunne se lufttrykket forandre sig fra søens top til dens bund.

En morgen, hvor vi skulle afløse kl 0400, kom jeg ud på dækket i læ side. Donkeymanden var lige blevet afløst og havde som sædvanligt ikke meget tøj på. Han stod nu

på dækslasten og bad mig om at bære ham hen til halvdøren. Jeg tog ham på skulderen, og jeg nåede lige at sætte ham ind ad den læ halvdør, da styrmanden råbte: »den brækker«. En voldsom sø smadrede luv dør til lukafet og bordfyldte, så jeg blev slået ud til skanseklædningen, hvor jeg tik tag i et vinkeljern. Jeg tabte vejret, men blev pludselig halet op. Det var 2. styrmand G. Hansen, der reddede mig.

Pludselig hørte jeg tømmeren råbe, at der var brand i de tønner, vi havde som dækslast, og det kunne jo have været katastrofalt, da nogle af tønderne indeholdt benzin. Det viste sig, at det var en af redningskransenes nødblus, der var blevet aktiveret, da skibet bordfyldte. Ved nogle af kransene var der surret en dåse med noget jeg mener var karbid. Hvis dåsen blev åbnet, antændte den.

Vi begyndte nu at bære alt fra bestikluka-fet og lukafet hen agter, da der var fare for, at dækshuset og broen kunne gå over bord, hvis en sådan sø ramte en gang mere. Vi havde passagerer med, og jeg husker, mesedrengen fortalte, at fru en troede, vor sidste time var kommet. Da vi fik frivagt kl 0800, skulle vi spise i messen agter, da lukafet flød i vand. Kapt. Rosfeldt gav snaps til frokosten – min første snaps.

Det var dejligt at få noget mad, men pludselig lød det fra dækket, hvor man var ved at sætte stormmesanen, at det var blevet helt stille. Der blev nogen panik. Man mente, at vi var i øjet af resten af en tropisk cyklon, og alle mand blev kaldt på dækket klar ved braserne. Man var bange for, at stormen kunne komme igen fra den anden side, men uforklarligt fortsatte den vind-

stille situation. Vi begyndte snart atter at sejle. Maskinen blev sat i gang, og det var en fantastisk sejlads op og ned ad de voldsomme dønninger, som stormen havde frembragt. Den voldsomme sø blev fremkaldt af stormen, fordi den var imod Golfstrømmen.

Vi anløb kun Frederikshåb den rejse, og den 2. maj var vi hjemme og begyndte at gøre klar til næste rejse. Jeg havde et par fridage, hvor jeg var hjemme og deltog i rejsegildet på Kählers fabrik, der var blevet genopbygget efter branden. Den 12. maj afsejlede vi, og denne rejse havde vi et hydroplan med, der var anbragt på et stort træstillads henne agter. Vi havde en lang stålbom ved mesanmasten til at søsætte og ombordtage flyet. Bommens stilling kunne reguleres ved at føre en wire hen til stormastens dampspil. Vi løftede og sænkede flyet med håndspil. Flyet skulle bruges i Holsteinsborg, og jeg husker en del uro hos grønlænderne, da vi havde søsat den. Den skulle jo varmes op, så man lod den sejle rundt det meste af en time. Så begyndte grønlænderne at hyle, og med dem også alle koloniens hunde, men da flyet pludselig steg til vejrs, blev alle stille.

Vi havde først anløbet Færingehavnen, hvor vi bl.a. lossede en kirke. Medens vi lå der, fik vi en voldsom storm, og losningen blev indstillet. Jeg var sendt til vejrs for at vaske foremærs. Pludselig så jeg langt mod syd to både på vej mod os. Jeg havde aldrig set så hurtig roning, men det var færinges, der med deres smalle årer tager hurtige tag. Jeg varskoede 2. styrmand, der kom på broen og tog en kikkert, og så skete der noget. Kokken og hovmesteren skyndte sig

at lave noget vandgrød, som næsten stod klar, da færingerne kom om bord, og denne omtanke gjorde lykke. De var slemt forkomne og sultne. Jeg fik senere færingernes historie. Deres skib var slået til vrag ved Kap Farvel, men de havde klaret sig ind bag en ø, og medens den halve besætning holdt skibet flydende på pumpen, tog den anden del så meget tøj på, de kunne. Så skiftede man, og da alle var klar, roede man fra skibet, der hurtigt sank. Jeg mener skibet hed GODTHÅB.

Færingerne forblev i Færingehavnen og hjalp nu til med at bygge kirken, og det blev så besluttet, at vi skulle anløbe Færingehavnen efter Holsteinsborg og have færingerne med på hjemrejsen. Det var med disse ekstra folk om bord nødvendigt, at vi fyldte ferskvand, og det job blev mit sammen med jungmanden. Alle grønlandsskibene var udstyret til selv at kunne fylde vand på Grønland. Vi havde en stor sejldugssæk, der var syet, så den lige passede i storbåden. Vi havde også en sejldugsslange med i båden, og vi roede så ind til en elv, hvor vi anbragte slangen, så vandet kunne løbe om bord.

Rejsen gik fint, og en morgen så vi Færøerne. Jeg var til rors, da vi passerede sydspidsen, og jeg undrede mig meget over, at vi næsten ikke avancerede. Det var næsten stille, så vi gik for maskinen alene, hvilket kunne give ca. 5 knob. Der går jo meget stærk strøm rundt om øerne, og da den vendte, kom vi hurtigt til Trangisvåg, hvor færingerne blev landsat. Kort tid senere var vi hjemme i København og begyndte at gøre klar til Lauge Koch-ekspedition, men der blev også tid til en tur hjem.

Lauge Koch-ekspeditionerne

Lauge Koch-ekspeditionerne med GUSTAV HOLM til Nordøstgrønland var noget særligt. Der var som regel afsejling i juni, og da man på disse rejser kunne risikere at måtte overvintre, blev der stuvet overvintringsproviant i hele agterlasten. I bunden kom der først kul, som blev trimmet til et plant lag, hvorpå der blev lagt planker, som skulle bruges til at dække skibet ved eventuel overvintring. På plankerne lastedes kasser, sække og andet gods. Hver kolli var mærket med sit indhold, og her var både uldtøj, bukser, sweatere, sokker, huer og overtøj, våben og ammunition.

Provianten var hovedsageligt fra Beauvais Konservesfabrik. Der var saltsmør, henkogt kød, henkogt frugt, frugtsaft og anden konserves. Naturligvis var der mange sække med mel, gryn, ærter og bønner, og til videnskabsmændenes ture på kysten var der lejrkasser. Det var nogle fine små trækasser ca. 60 x 30 x 20 cm, hvori der var mad til en mand i 7 dage. Kasserne kunne derefter benyttes til at hjembringe, hvad man havde fundet. Der var også medicin, for vi havde jo læge om bord, og dette blev nok redningen for to af os menige. En letmatros havde fået blodforgiftning i en hånd og blev opereret af læge Aage Gilbert, der også snittede en byld i mit ene øre – antageligt fra en forfrysning. Vi holdt forbindelse med denne herlige mand til hans død i 2002.

På rejsen fra København til Østkysten anløb vi altid Akureyri for at få frisk proviant, og vi tog 4 heste og hø om bord, så skibet lignede en tremastet bondegård. Da vi

i 1936 skulle have hestene om bord, lå skibet og slingrede lidt ved kajen, så hestene ville ikke op ad den sliske, vi havde lagt. Jeg holdt den ene af hestene nede på kajen, og så fik jeg den ide at løbe en tur med den ved grimen, og da vi var ved slisken, drejede jeg og førte hesten op. Så kom de andre efter. Den ide fik jeg en stor cigar for. Hestene var ofte søsyge. Det var morsomt at se, når vi skulle losse hestene. De blev anbragt i et sejldugsslæng, løftet op og ført ud over skibssiden, hvor de skulle ned på en platform anbragt på de to sammensurrede redningsbåde. Når de første gang landede, sank de sammen, men når vi så løftede dem en gang, så støttede de på benene. De var for øvrigt helt vilde, når de kom i land.

Dr. Lauge Koch rejste til Island med DFDS-damperen og kom så om bord, hvorefter rejsen kunne fortsættes. Jeg nåede at komme med på en udflugt, som var arrangeret af nogle unge ekspeditionsdeltagere. De lejede en bil, hvor vi kunne være 5 mand, og vi var ved Mygvatten og et af de store vandfald, vist nok Godafoss. Noget særligt var det at besøge et såkaldt månelandskab, hvilket var resten efter vulkansk udbrud og en »skov«, hvor de besøgende ragede højt op over træerne.

Der var mange konkurrencer, bl.a. hvem observerede den første is?, eller hvem så den første isbjørn? Præmien var en flaske eller en dåse W.Ø.Larsen-cigarer. Sejladsen gennem storisen var ofte besværlig. Ofte var kapt. Rosfeldt oppe i en tønne på stormasten, hvorfra han kunne observere sprækker i isen. Så gik man ind i denne med langsom fart, som øgedes, når isen gav

efter. Rorets stilling betød meget, og med de korte stykker, vi avancerede blev roret ofte skiftet fra borde til borde. Man kunne gå til rors i stortrøje, men komme ned i skjortærmer. Der var 16 omdrejninger fra borde til borde.

Der var hele tiden vagt ved ror og skrue, for ofte måtte man bakke og tage »tilløb«. Så havde kokken bare med at passe på sovsen, for når vi ramte isen, rystede skibet stærkt. GUSTAV HOLM var et meget stærkt skib, der i sin tid blev bygget til at fragte kryolit under navnet FOX 2. Klædning, ishud, spanter og garnering gav en tykkelse af egetræ på 82 cm. Desuden var der nogle håndsmedede jernforstærkninger i lasten. På boven var der jernskinner, som skånede træet under sejlad i isen. Med mellemrum blev der, når skibet var oplagt, taget prøver af det egetræ, som skibet var bygget af. Unge studerende fra Landbohøjskolen mødte op med håndboremaskiner og små kuverter, hvori de anbragte de spåner, de borede ud, og de afmærkede hvorfra i skibets klædning.

Der var mange internationale videnskabsmænd med på Lauge Kochs ekspeditioner. Der var østrigere, svejtsere, estlændere, svenskere og nordmænd, så også vore sprogkundskaber fik vi brug for. Man omgik hinanden meget frit - sømænd og videnskabsmænd imellem – ikke mindst om aftenen, når der var kaffe på den store kande agten for kabyssen. Denne rejse havde vi et hundespand med. Hundene var anbragt mellem dækslasten, men en dag fik en af hvalpene en pote i klemme og da moderen så, at et stykke af poten var løst, bed den det af. Hvalpen blev alles kæledække.

Vi havde også det lille fly med, som vi havde haft med til Holsteinsborg. Det havde tre mands besætning, en pilot, en telegrafist og en mekaniker. Flyet blev benyttet til at rekonoscere issituationen, så tit det var muligt, men det var risikabelt. Der skulle jo være klart vand til den at starte på, og hvis det lukkede til, medens den var i luften, så havde man jo problemer med at lande igen på vandet.

Vi besejlede i 1936 bl.a. Scoresbysund, Ellaø, Moskusfjord, Nordfjord, Narhval-sund, Dozen Fjord, Vinterøerne, Eskimonæs, Sandodden, Hvalrosodden og Hochstetter Forland. De fleste steder var der kun en enkelt eller to mand, nogle som fangstmænd, andre observatører og politimyndighed. Konflikten med Norge var nu overstået, og Danmark havde vundet sin ret til at besidde Nordøstgrønland

I nærheden af Eskimonæs var Dr. Gilberg taget ud for at udforske en boplads, og han skulle hentes. Der kom besked, at vi skulle to mand med Dr. Koch i motorbåden. Jeg meldte mig sammen med Johannes Valbjørn, og om aftenen sejlede vi. Det var en oplevelse, for Koch fortalte, medens vi sejlede. Johannes spurgte, om der nogensinde var fundet guld på kysten. Koch svarede, at det var der, men man havde ikke planer om at udvinde det. Årsagen var, at så ville der bare komme andre og stjæle det fra os. Som han sagde: »Husk vi er en lille nation«.

Det var bl.a. på sådan en tur, jeg kom til at anerkende Koch som en fremragende leder. Vi havde det fuldstændigt frit i hans nærhed. Turen hjem med Gilberg var meget spændende, da han havde fundet

adskillige sager, som han diskuterede med Koch, og vi lyttede spændt, medens vi sørgede for kaffe og natmadder. Et andet fint træk var, da jeg om vinteren var hjemme, og Koch skulle holde foredrag for Sønderjysk Forening i Næstved. Han havde fået øje på mig i salen, og i pausen kom han hen og stak på næven til stor glæde for min mor.

Vi anløb også Akureyri på rejsen hjem, hvor Lauge Koch »lejede« hele biografen. I nærheden af, hvor vi fortøjede, var der et sted, hvor der blev landet sild, og ved et meget langt bord stod kvinder og gjorde dem i stand til nedsaltning. Det foregik med en saks, der havde et udsnit, så kun hoved og indvolde blev taget af silden. Så blev den lagt i tønder, og efter hvert lag strøede de salt, så det lå jævnt. Lauge Koch købte en stor dåse kryddersild til hver mand om bord, og jeg husker, at den gjorde lykke derhjemme.

Da vi kom hjem efter ekspeditionen tog jeg hyre på DFDS' s/s RHONE, som gik i fast fart med eksportvarer København, Odense, Århus, Ålborg, Leith. Efter losning lastede vi kul og returnerede til Kbh., men jeg kunne ikke lide denne fart, så jeg afmønstrede i december og holdt jul hjemme. Kort efter jul fik jeg hyre på en lille evert GRETHE af Nakskov, hvormed vi kun nåede at lave én rejse fra Kalundborg til Tårs i Nakskovfjorden med kunstgødning. Så kom der frost, og vi måtte gå ind til Nakskov, hvor vi frøs inde.

Det var en sær oplevelse i GRETHE, hvor vi kun var skipperen og mig. Han kaldte mig for øvrigt »Styrmand«. Almindeligvis havde han sin kone med. Hun var tysker,



Losning af varer ved Thulebopladsen fra en af SVÆRDFISKENs både i 1939.

Discharging general stores for the Thule colony in 1939 from one of the boats of the SVÆRDFISKEN. (Photo DMM)

fra Lübeck, men da hendes mor døde, rejste hun hjem til begravelse, og derfor måtte han antage mig. Jeg mønstrede i Næstved på 35.- kroner om måneden. Vi havde det ganske godt sammen, da jeg fik lært hans dialekt. Han lå i den styrbord køje, jeg i den bagbord. Der var højest et par kvadratmeter dørkplads. En kakkelovn blev også benyttet til at lave mad på. Frokosten var rugbrød med margarine, spegepølse, ost og te. Middagsmad meget spartansk,

men kunne også om søndagen blive noget så fint som marstallertorsk. Det var kogt torsk med kartofler og stegte flæsketerninger. Kartofflerne var frosne, og jeg husker, at de smagte sødt.

En morsom situation opstod, da min mor sendte brev, at jeg skulle til KGH. Skipperen havde det problem, at han ikke havde penge til at afregne mig. Han måtte låne af en broder, der var bogholder i sukkerfabrikken. Da skipperen skulle udregne mit

tilgodchavende, sagde han:» Ja, du skulle jo have 35,- kr. om måneden, men det kan jo ikke deles. Hvis vi nu siger 30,- kr., så er det en krone om dagen«. Den gik jeg med på. Så kom det: »Men vi har jo ligget stille, og så er det halv hyre – altså 50 øre om dagen«. Jeg godtog afregningen, og vi skiltes som venner.

1937-rejserne til Grønland

Første rejse i 1937 gik til Vestgrønland, men anden rejse gik til Sydøstkysten, en lille plads, der hed Skjoldungen, som var så dårligt kortlagt, at vi måtte lodde os ind til ankerpladsen. Motorbåden var sat i vandet, og 2. styrmand og bådsen sejlede foran gamle GUSTAV HOLM og rapporterede deres lodskud. Fra Skjoldungen skulle der med det lille fly foretages en kortlægning af Grønland mellem Angmagsalik og Kap Farvel. Den ene dag skulle man flyve fra Skjoldungen til Kap Farvel og tilbage, den næste dag fra Skjoldungen til Angmagsalik og tilbage.

På turen blev kysten filmet fra en bestemt højde, og der var hele tiden radiokontakt mellem fly og skib. Det lykkedes kun at flyve den ene tur. Efter denne flyvning skulle flyet have et såkaldt 10-timers eftersyn, men ved dette opdagede man en fejl, og da man ikke havde en reservedel til at reparere med, måtte operationen opgives. Fotografen havde et telt med, som blev rejst i land og indrettet til mørkekammer. Han var en flink fyr, der gerne fremkaldte og kopierede vore amatørfotos.

Vi havde på denne rejse også kapt. Ejnar Mikkelsen og tre tandlæger med. Sidst-

nævnte skulle foretage undersøgelse af de indfødtes tænder. En søndag var Arne og jeg i land, hvor vi fandt resterne af en bo-plads, som vi delvis udgravede. Jeg fandt bl.a. et drikkekar af træ og en dukke, hvor arme og ben havde været fæstet med snor, så de kunne bevæges. Da vi kom om bord gik vi glædestrålende til kaptajn Ejnar Mikkelsen. Vi viste ham vore fund, men så fik vi alle tiders skideballe. Om vi troede, vi var arkæologer? Sådanne ting skulle man fane-me holde fingrene fra. Han modtog dog fundene, som vel er endt på Nationalmuse-et.

En dag ankom Janus Sørensen med det lille geodætskib QIVIOK. Jeg har en fornemmelse af, at han og kapt. Rosfeldt ikke kunne sammen, for han holdt sig i sit lille fartøj. Arne og jeg var inviteret om bord og fik kaffe. Det var et dejligt lille skib, som havde været brugt til kortlægning, hvilket Janus fortalte om.

Efter Skjoldungen gik vi til et udsted lidt syd for Angmagsalik, hvor vi skulle losse en kirke. Jeg mener stedet hed Ikattek, men da der lå et stort isfjeld uden for stedet og spærrede, måtte vi opgive, og vi blev dirigeret til Angmagssalik. Kirken blev så losset i alle egnens konebåde, og den sidste båd havde alteret stående oven på den øvrige last af brædder og andet byggemateriale.

Efter Angmagssalik gik vi til Isafjord på Island, hvor vi søsatte flyet, som senere skulle afhentes af et af marinens skibe. Derefter gik vi til Akureiri og gjorde klar til ekspeditionen til Nordøstgrønland. Vi mødte imidlertid meget svær is og meget store isflager, så det blev opgiver at komme nord-på.

Efter nogen korrespondance med den danske regering blev det bestemt, at vi skulle bygge den medbragte overvintringsstation i en lille bugt i Scoresbysundfjorden, som kom til at hedde GURREHOLM opkaldt efter Bryde Niensens villa i Nordsjælland. Før vi begyndte hjemturen, gik vi ind til Scoresbysund, hvor vi mødte GERTRUD RASK, som tog post med for os, da den skulle gå direkte hjem.

Da vi skulle afsejle, skulle der salutes, og styrmand Donnerprop skød med riffel. I land ville man benytte signalkanonen ved flagstangen i kolonien, og telegrafisten skulle betjene den. Vi hørte et mægtigt brag, men da vor telegrafist senere prøvede at få forbindelse med land, var der intet svar. Først mange dage senere svarede man derinde fra. Telegrafisten havde kommet for megen krudt i kanonen, så han havde fået flået tøjet af, og var også blevet forbrændt, så han i lang tid ikke kunne betjene sin radiostation.

Kort efter afsejlingen kom vi til at sidde fast i isen, og vi blev ført langs kysten ind i fjorden uden at kunne bruge skrue eller ror. Om formiddagen den 9. september blev der varskoet: »Alle mand på dæk«. Vi blev af strømmen sat ned mod et kæmpe isfjeld, der var strandet. Vi kunne se, hvordan storisen blev skruet op ad siderne på fjeldet, og der var fare for, at vi ville blive knust. Til alt held blev vi ført udenom, men kun nogle få meter, og der blev åndet lettet op. Var skibet blevet knust, havde der ikke været nogen redning, da strømmen var usædvanlig stærk, antageligt ca. 3 til 4 knob. Vi så senere flere store isfjelde, der var strandet,

og hvor storisen blev trængt op ad siden med stort spektakel. Den 9. september var i øvrigt Gilberts fødselsdag, som blev behørigt fejret med flasker og cigaretter.

Mens vi sat fast i isen arrangerede Dr. Gilbert bl.a. tovtrækning. Ekspeditionsfolkene imod besætningen. Første omgang vandt ekspeditionsfolkene, men så dirigerede bådsen, at vi skulle hale i ryk, som vi plejede, når vi strakte sejl. Så vandt vi en flaske brændevin med det resultat, at nogle få blev stærkt berusede.

Den 15. sept. skød Koch en isbjørn, som han knuste hovedet på og spiste hjernen. Det var vist en slags demonstration af, hvad han tidligere havde måtte gøre på sine rejser, men det blev kritiseret af ekspeditionsfolkene, og Koch havde det ikke godt, da Gilbert havde undersøgt bjørnen og fundet, at den havde haft tuberkulose.

Vi blev til alt held ført ud på Scoresbysundfjordens sydside, og efter ca. 14 dage kom vi fri af storisen og kunne sejle til Akureyri, hvor Lauge Koch fejrede os ved som året før at leje hele biografen. Der lå nogle finske trawlere i havnen, og en nat var der vildt slagsmål, hvor besætningen sloges med skipper og styrmand. Det var ikke med de bare næver, men med knive, og blodet flød på kajen dagen efter. Politiet havde forsøgt at skille parterne, men da de også blev truet med knive, overlod de finnerne til at slås færdig.

Vi havde en meget urolig hjemrejse, og det var en bedrift, at skibslægen kunne operere Børge Andersen og mig. Han måtte da også have assistance af 2. styrmand til Børges blodforgiftning. Jeg husker, at Børge blev bedøvet med æter, og efter operati-

onen fik han dræn indlagt i hånden. Min operation af en meget stor byld på det ene øre var noget lettere, Men 2. styrmand måtte holde på lægen medens han skar. Jeg husker en velsignet lettelse, da han skar, men ikke mindst, da jeg bagefter fik et meget stort glas portvin.

1938 om bord på SVÆRDFISKEN

I begyndelsen af marts kom der besked, at jeg blev antaget til noget skibsmandsarbejde på GERTRUD RASK. Vi klædte alle vantene, og det var noget med finsk tjære, så endnu en gang blev man spurgt af folk, hvorfor hænderne så sorte ud. Man fik altid at vide, at margarine kunne altid tage tjæren af hænderne, men vi, der havde arbejdet med det hele dagen, kunne sandelig ikke. Så mønstrede jeg i SVÆRDFISKEN, denne gang som letmatros.

I 1938 blev det to rejser med SVÆRDFISKEN. Første rejse Vestgrønland retur. Vi skulle losse solarolie i Godhavn, men vi kom til at fortøje til iskanten, og så blev alle tønderne losset til hundeslæder. Vi havde en del morskab af at kaste madrester ned til hundene med det resultat, at deres skagler blev indfiltret i hinanden.

Anden rejse blev spændende. Egentlig skulle vi have besejlet Vestkysten med kul, Men K.G.H. havde overtaget Thulestationen, og man havde bestemt, at skonnerten FYLLA skulle besejle Thule. Det stod dog hurtigt klart, at dette skib var for lille, da der var megen last og mange passagerer, og derfor skulle vi besejle Thule. Der blev megen travlhed, for vi skulle bygge køjer til 12-14 passagerer. Vi byggede et kammer i forparten af lastrummet med nogle primi-

tive køjer. Man spiste i salonen i hold, og det gik ganske udmærket. Dr. Aage Gilberg, som jeg havde været to gange sammen med på Østkysten, var blevet gift med sin Lisbeth, og de skulle overvintre i Thule, som Verdens nordligste lægepar, hvilket han senere skrev en bog om.

Vi havde også en tysker med, og vi blev hurtigt enige om, at han var spion, for han fotograferede hver gang, vi havde kending af kysten. Som såkaldt islods havde vi Knud Rasmussens skipper ved navn Kap York Peter, men han og kapt. Nordhock kunne ikke godt sammen. Mellem Upernavik og Thule havde vi en sær oplevelse. Pludselig lynede det inde over land, og jeg husker, at kapt. Nordhock sagde, at det nok måtte forskrække Thuleboerne, for det var meget, meget sjældent, der var tordenvejre på dette sted.

En anden oplevelse på denne tur var, at Lisbeth holdt fødselsdag, men hun var søsyg. Hovmesteren havde lavet en fin lagkage, men Lisbeth ville ikke ned i salonen og »nyde den«. Så fik Gilberg den ide, at hun skulle styre, og jeg skulle så spise hendes kage. Noget af denne lille scene blev optaget på småfilm, og både min senere kone og vor datter Dorte så den, da vi besøgte Gilberg på en ferie i 1950-erne. De kunne ikke kende letmatrosen med sixpence og stortrøje, som vi jo optrådte i på den tid.

Thuleboerne var en dejlig oplevelse. De var glade og hjælpsomme, men under losningen opstod der et problem. Da den nye kolonibestyrer oplyste priserne på de varer, der kom i butikken, så ville de ikke losse. De sagde, at så ville de bare om vinteren tage over til Ellesmere Island, der var



HMS ENTERPRISE ligger stoppet for at undersøge SVÆRDFISKEN nord for Skotland i oktober 1939. (Foto forfatteren)

The HMS ENTERPRISE has stopped to investigate the SVÆRDFISKEN north of Scotland in October 1939. (Author's photo)

alt billigere. Jeg ved ikke, hvordan striden blev bilagt, men vi fik da losset vor last, og vi besejlede de andre små udsteder, Saviksevik, Nekre og Kap York, hvor Gilberg kunne se beboernes tilstand. Et sted skulle han trække en tand ud på en beboer, og jeg blev udvalgt til at fotografere det billede, der er i hans bog »Verdens nordligste læge«. Jeg blev meget fine venner med Pea-

ry's søn Kalepaluk, som forærede mig en hvalrostand og et hundeskind.

På en fridag besteg et par kammerater og jeg Thulefjeldet, hvor vi blev fotograferet ved varden på toppen. Det var spændende at se vores »store« skib så lille deroppe fra. Når jeg tænker tilbage, så var SVÆRDFISKEN lille, og den kunne have stået på dækket af de tankskibe, jeg senere førte.

Jeg husker ikke efteråret, men vi har nok lastet noget på Vestkysten. Vi var i Danmark, så jeg kunne være med til at fejre fars fødselsdag 24. oktober og kort derefter mønstrede jeg i s/s BROHOLM, hvormed vi gjorde en rejse fra Nordeuropa til Middelhavet og Levanten.

Sidste år før krigen - SVÆRDFISKEN 1939

Tilbage i SVÆRDFISKEN i foråret 1939 gjorde vi en rejse med solarolie til Vestgrønland, og senere lastede vi til Thule, hvor gensynsglæden var stor både hos Gilbert-familien og eskimoerne. På denne rejse havde vi ikke Kap-York-Petersen med. Vi medbragte imidlertid Van Hauen-ekspeditionen, men den blev delvis opgivet. Vi kunne ikke komme så langt nordud, som man havde planlagt, og deres overvintringshus blev vist bygget i Saviksevik. Vi deltog i bygningen af huset, og rejsegildet var interessant. Van Hauen havde medbragt fine kager i hermetisk lukkede blikdåser, og skibet leverede kakao, som jeg måtte bringe i land i jollen. Da der var en del sø, var det et problem at få gryderne i land, uden kakaoen skvulpede over. Det var festligt at se eskimoernes ansigter, da de så kagerne.

På hjemrejsen var Gilbert og hans kone med, da de var blevet afløst af en ny læge. Jeg husker, at de stod og græd henne agter, da vi sejlede. De blev sat i land i Umanak, hvor vi alle fik det forfærdelige budskab, at krigen var brudt ud. Vi blev sat til at male neutralitetsmærker på siden. Som en gammel grønlander udtalte det: »Danmark, mange kanoner, meget dårligt«. Kapt. Nordhock, der jo havde oplevet første verdenskrig, satte os i gang med at lave en

tømmerflåde af tøndes og plankedæk, hvorpå vi anbragte kogegrej, pilkegrej, nødraketter m.m. Desværre viste det sig, da vi kom hjem, at flåden ikke var stabil. Der skulle ikke have været tøndes i midten.

På rejsen hjem blev vi nord for Skotland stoppet af et engelsk krigsskib ENTERPRISE, men vi fik lov at fortsætte. Vi tog lods ved Norges Vestkyst og gik indenskærs, til vi var i Skagerak. Da vi om natten skulle krydse Skagerrak, fik vi skorstensbrand, som må have været synlig mange sømil bort. Da vi passerede Skagen hørte kapt. Nordhock i radioen, at s/s VENDIA var blevet torpederet i en position ca. 15 – 20 sømil fra vor position. 11 mand omkommet.

Hjemkommet til København riggede vi af, og vi afmønstrede. En anden letmatros, Mogens, og jeg rejste hjem sammen. Han var søn af en skolelærer i Herlufmagle lidt nord for Næstved. Vi havde jo hørt om, at man fik 300% på hyren, hvis man sejlede på England, og vi var enige om, at kom der et skib til Næstved, som skulle på en sådan rejse, så ville vi tage den sammen. En dag var jeg i København for at ordne noget med mit forbund. Da jeg kom hjem om aftenen, lå der en seddel i entreen fra min mor. Der stod, at Mogens var taget med s/s JÆGERSBORG. Jeg skulle have været med som matros, og jeg ærgrede mig. Tre dage senere var s/s JÆGERSBORG forsidestof på aviserne. Den var sænket i Nordsøen. Alle mand omkom.

Få dage senere kom der kort fra Grønlandske Handel, at jeg skulle møde om bord i GUSTAV HOLM, der var udtaget til at ligge som Søndre Vagtskib ved Drogden, hvor der lå et minefelt, som var styret fra



Barkasse fra HMS ENTERPRISE, der i september 1939 nord for Skotland stoppede SVÆRDFISKEN undervejs fra Grønland til København. (Foto forfatteren)

The launch from the HMS ENTERPRISE, which in September 1939 north of Scotland stopped the SVÆRDFISKEN on its way from Greenland to Copenhagen.

(Author's photo, original size 1x1 inch, taken with a box camera)

land. Vi skulle advare skibe på vej mod København, hvis de kom for nær minerne, og vi fik en lille kanon monteret på bakken samt en toldbåd til assistance. 6 dage ude, derefter 3 dage hjemme. Det var fint i denne urolige tid. Vi lå der til medio januar,

men så måtte vi inddrages grundet is. Skandalebladene var ikke sene til at bebrejde os, at vi ikke kunne tåle is, selvom vi var grønlandsskib. Årsagen var nu, at vi blev sat ud af vor position med drivisen. Det var en meget streng isvinter.

Krigen kommer

I slutningen af marts 1940 begyndte vi at rigge til på SVÆRDFISKEN, hvor jeg skulle mønstre som matros. Jeg boede hos min onkel Harald og tante Rigmor i Klampenborg, men den 9. April om morgenen skete det forfærdelige, at vi blev besat af tyskerne. Da jeg var på vej til stationen, så jeg mange flyvere, som jeg ikke kunne identificere. En mand fra en af villaerne kom ud og truede ad dem. Jeg troede, at manden var blevet gal. Da jeg kom på stationen, var der intet S-tog.

Jeg gik så til det spor, hvor Helsingørtoget skulle komme, men der var heller ikke noget tog. Jeg begyndte at lytte til de andre ventende passagerer, og nu gik ulykken op for mig. Endelig kom toget, og på turen

ind mod København hørte jeg en mand erklære, at han havde været på Middelfrundsfortet, og intet fjendtligt skib ville kunne komme ind til byen. Han blev klo- gere, da vi kørte forbi Østerport Station, som var spækket med tyske soldater.

Vi stoppede først ved Nørreport, hvorfra jeg gik ned til Kgs. Nytorv og tog båden til K.G.H, hvor der ventede en mægtig skideballe. Jeg var jo en time for sent på den og blev omgående sendt op i krydsmasten for at skrabe stangen. Derfra kunne jeg se, at der var megen aktivitet på Holmen, men intet skyderi. Hen på formiddagen blev vi kaldt sammen, og kapt. Nordhock fortalte os, at vi ville blive sendt hjem, indtil situationen var afklaret. Vi var alle langt nede i humør. En forbandet tid begyndte.

From Ship's Boy to Able-Bodied Seaman on the Greenland Ships 1935 - 1940

Summary

Søren Thirlund began his life under sail in the years prior to World War II. He started his career as an unsalaried supernumerary crew member on the Greenland ships of Den kongelige grønlandske Handel (The Greenland Trade Department). These ships provided supplies to both East and West Greenland in the summer, while sailing was discontinued in winter.

Søren's first ship was SVÆRDFISKEN, where he first came aboard in 1935. Work on the Greenland ships was very varied since the crew was responsible for both ship and cargo handling and in Greenland very often loading and unloading operations too. In addition, many of the places of call were rather primitive and required great efforts during the mooring. Weather conditions too were often extreme with violent and sudden switches between good and bad weather.

A few of the Greenland ships still carried sail, and since sailing time on sail-carrying ships was a compulsory part of the studies for the first-mate's examination until long after World War II, these ships were much in demand by sailors who wished to enter navigation school.

The SVÆRDFISKEN was a four-masted schooner that only sailed to West Greenland. The author was along on the ship's first voyage to Thule in 1937. The crew's quarters were a large cabin for 12 men with six bunks on each side. In the middle there was a stove and a dining table. There was a smaller cabin for four men that had no form of heating except for an anchor lantern that could be lit to hold off the worst of the cold.

After the first voyage Søren had to sign off, but he was lucky enough to sign up as supernumerary ship's boy on the M/S DISKO, on which ship he made a second and third voyage to Greenland.

Søren Thirlund's next ship, the GUSTAV HOLM, also sailed to East Greenland. On this ship he was a cabin boy, and the work was not as much

fun as work on deck had been. The GUSTAV HOLM was a passenger ship with very cramped conditions. The voyage took them through the ice to Scoresbysund and Angmassalik. The article describes the social relations between the ship and the inhabitants of the settlements in East Greenland.

As a crew member of the GUSTAV HOLM the author was along when the ship sailed the equipment and the members of the Lauge Koch expedition to Greenland. The voyages included the risk of having to stay the winter in North-east Greenland, if the ship was caught by the ice masses, so the ship took on enough supplies and equipment to survive a winter in the ice.

On its way up to Greenland the ship called at Reykjavik where horses were taken on board for the expedition, and sledge dogs were sent along too. Modern times had arrived so the expedition also had a small seaplane along for reconnoitring the ice. The expeditionary ship reached Ellaø, Gauss, Moskusfjord, Vinterøerne, Eskimonæs, Hvalrosodden and Hochstetter Forland.

On a voyage in 1937 the GUSTAV HOLM had the polar explorer Ejner Mikkelsen along as well as three dentists who were going to examine the population of East Greenland. On this trip too they had a plane, which was going to survey the coast from Angmassalik to Kap Farvel.

The last voyage took place in 1939, when the author with others revisited Thule. On the home-ward voyage war had broken out and the SVÆRDFISKEN was stopped north of Scotland by the British warship HMS ENTERPRISE, but it was allowed to continue on its voyage. In the spring rigging had begun when the Germans invaded Denmark on April 9th 1940.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse pr. 1. januar 2005

Morten Bach

Kommitteret Niels Jørgen Bagge *

Advokat Ole Bang *

Statsaut. ejendomsmægler Svend C. Engholm

Kaptajn, formand Jens Fage-Pedersen *

René Hansen

Skibsingeniør Hans J. Henriksen

Bibliotekar Kenneth R. Henriksen

Niels-Jørgen Hilstrøm

Skibsmægler, konsul Morten Jacobsen

Overinspektør Jørgen Steen Jensen

Maskinmester Bertel Johansen

Jørgen Marcussen

Formand Ole Philipsen

Adm.chef Dan Pode Poulsen *

Museumsinspektør Flemming Rieck *

Reder Carsten Rousing

Direktør Gunnar Sørensen

Forretningsfører Ole Vistrup

Direktør Erik Østergaard

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale pr. 1. januar 2005

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

Kristiansen
Regnskabsassistent Heidi Beyer Munk
Petersen

Servicemedarbejder Peter Mortensen
Museumsformidler Benjamin
Asmussen

Modelrestaurator Anders Favrholt
Medhjælper Knud Oluf Bang
Juniorforsker Steen Schön
Militærnægter Jacob Frøhlich

Skibsteknisk konsulent Jes Kroman

Frivillig medhjælper Jørgensen
John Hansen

Kustodemedarbejdere

Steen Christensen
Leif Larsen

Marie Louise Jensen

Thorbjørn Thaarup

Thorben Hansen

Klaus Meyer

Morten Bronke

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 2004

Indledning

I foråret gav kulturminister Brian A. Mikkelson museet den spændende og komplekse opgave, at finde et nyt hjemsted i Københavnsområdet, og at udarbejde en rapport herom inden årets udgang. Det fremgik tillige, at først, når rapportens forslag var blevet vurderet, ville der blive taget stilling til en eventuel sammenlægning med andre institutioner.

På denne baggrund blev der igangsat et grundigt udredningsarbejde, der beskriver Handels- og Søfartsmuseet anno 2004, sammenligner med tilsvarende Nordeuropæiske museer, giver forslag til en ny prioritering af opgaverne, analyserer mulighederne i udvalgte lokaliteter, og præsenterer de første skøn over såvel anlægsudgifter som driftsøkonomi i det fornyede museum. I november modtog og godkendte bestyrelsen rapporten »Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Oplæg til fremtidig profil og fremtidig placering af museet« på 52 sider plus 16 bilag.

Derefter kunne den sendes til Kulturministeren, Kulturarvsstyrelsen og de mange personer, organisationer og institutioner, der på forskellig vis har bidraget til opgaven, og ved et møde hos direktør Steen Hvass, Kulturarvsstyrelsen den 15. december 2004 blev der lejlighed til en første

samtale om rapporten. Styrelsens repræsentanter komplementerede museet for den gedigne samlede analyse, men dialogen vedrørte især de økonomiske aspekter, og det aftaltes, at Steen Hvass skulle vende tilbage til museet, når han havde drøftet situationen med ministeren. Ved årets udgang var der ikke sket yderligere.

Udarbejdelsen af redegørelsen har været arbejdskrævende for forretningsudvalget og for museets personale, men det mangeårige forretningsudvalgsmedlem, administrationschef Dan P. Poulsen, Danmarks Rederiforening, har i særlig grad været en utrættelig og konstruktiv aktør i processen.

Som det fremgår af de følgende sider, er det i beretningsåret lykkedes at udvide formidlingsaktiviteterne og fortsætte rationaliseringen af interne forretningsgange.

Samlingerne

Indsamling og registrering

Museets samlinger af genstande og arkivalier blev i årets løb forøget med gaver svarende til 232 registreringsnumre. Årets samlede gaveliste er optrykt omstående.

I foråret erhvervede museet mag.art. Søren Nancke-Kroghs omfattende materiale til belysning af tatoveringens kulturhistorie.

Som nævnt i sidste årsberetning har Kul-

turarvsstyrelsen besluttet, at museers hidtidige digitale registreringssystem DMI erstattes af programmet Regin. Overførslen er nu gennemført for Handels- og Søfartsmuseets vedkommende, og det betyder, at oplysninger om alle genstande modtaget siden 1995 findes i Regin. Desuden er oplysninger om alle malerier i ramme og alle uddeponeringer ligeledes overført til Regin. Kåre Lauring er ansvarlig for såvel museets registrering som de digitale projekter, og det er hans vurdering, at det nye system ikke fungerer lige så smidigt som det gamle, men der er dog håb om, at Kulturarvsstyrelsen på nogle felter kan forbedre det.

Den flerårige proces med at overføre oplysninger fra de håndskrevne protokoller fra tidsrummet 1915-94 til digital form har i 2004 omfattet 2.115 registreringsnumre, og denne opgave vil formodentlig først kunne afsluttes om 5-6 år.

Projektet med digitalisering af 20.000 skibsfotografier nærmer sig sin afslutning, og det forventes pr. 1.april 2005 at gå fra projektfasen til at blive indlejret i det faste personales opgaver.

Bibliotek

Kenneth Roy Henriksen har videreført den digitale katalogisering af bogbestanden, således at det nu er mere end halvdelen af biblioteket, der er søgbart via museets hjemmeside. Det praktiske arbejde med at flytte bøger i forbindelse med den nødvendige indbinding og påføring af stregkode, er fulgt med i næsten samme tempo, således at omtrent 90% af de digitalt registrerede bøger nu også er blevet indbundne.

Samarbejdet med Søfartens Bibliotek om at udvikle og tilrette det anvendte katalogiseringssystem er ligeledes ført videre.

Der er i årets løb indkøbt 86 bøger, og dertil har museet med tak modtaget boggaver fra 33 bidragsydere. En fortegnelse over alle boggaver er trykt omstående.

Bevaring

Der er i årets løb blevet konserveret følgende fire malerier hos Fælleskonserveringen:

C. Eckhardt: GERDA i Toldbodsløbet

Ukendt: S/S ISLAND

A. Jacobsen: S/S NORGE

Ukendt: Portræt af N. Ryberg

Desuden har Humlebæk Papirkonservering konserveret 5 kort og tegninger.

Mads Gulløv har klargjort og i nogle tilfælde konserveret genstande til udlån og til udstillingsbrug.

Fejl på brandalarmanlægget i magasinet har i øvrigt voldt besvær og taget tid for konservatoren, men skulle nu være rettet.

En del af arbejdstiden er anvendt på interne omflytninger i magasinet med henblik på at sikre en optimal udnyttelse af arealer og rum samt at bevare overskueligheden.

Muscets udmærkede magasin er stadig genstand for studiebesøg, og Mads Gulløv har i årets løb vist det for Søfartspuljens medlemmer og for ansatte fra Strandingsmuseet.

Formidling

På et kulturhistorisk specialmuseum som Handels- og Søfartsmuseet inddrages næsten hele personalet i et eller flere

aspekter af museets formidling – en udrettet virksomhed som ikke nødvendigvis gøres op i tal, men som er væsentlig for museets faglige omdømme og service.

Det gælder eksempelvis besvarelse af faglige forespørgsler, der kan variere i kompleksitet fra en telefonisk henvendelse, som medarbejderen umiddelbart kan klare ud fra sin paratviden, til skriftlige henvendelser fra kolleger i udlandet, der nødvendiggør studier i museets arkiver og opslag i registre.

Årets billetsalg gav 40.307 besøgende (2003: 41.265), og i det antal indgår fribilletter for december, hvor museet som for søg gav gratis adgang. Forsøget var vellykket, idet besøgstallet blev firdoblet, om end succesen størrelse nok også kan tilskrives, at DR TV genudsendte julekalenderen Jul på Kronborg.

De senere års engagement i digitalisering, kan nu også måles på formidlingssiden, hvor museets hjemmeside fik 45.990 besøgende (2003: 15.000). Det synes i særlig grad at være skibsfotodatabasen, der tiltrækker. Hjemmesiden er blandt andet udvidet med Månedens fund og Ugens bilde.

Udstillinger

De besøgende på Handels- og Søfartsmuseet har i 2004 kunne opleve tre meget forskellige særudstillinger.

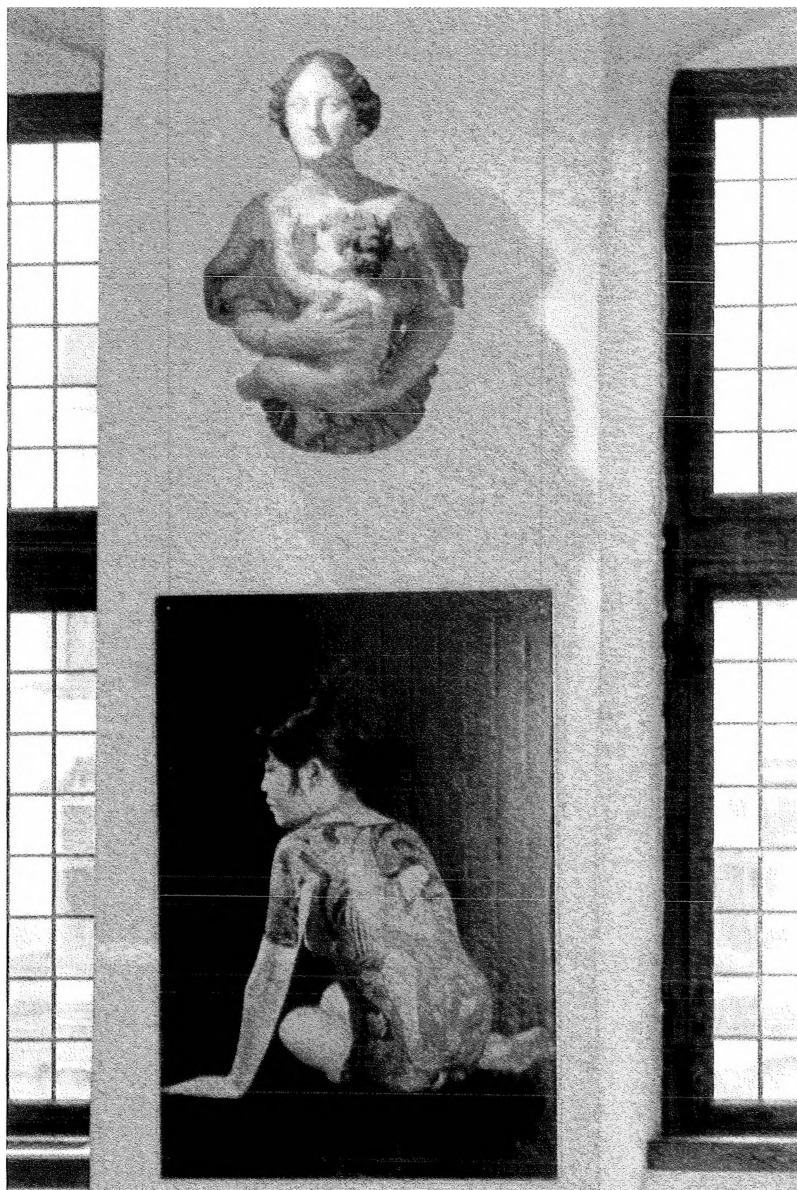
Indtil efter vinterferien kunne man se »Mennesker på havets bund«, der gav et levende indtryk af tungdykningens historie. Det faglige ansvarlige for udstillingen havde Mads Gulløv. Udstillingen er siden blevet vist på Køge Museum.

I tiden 31.3.-31.5. vistes kunstudstillingen »Maritim Kontekst«, der var resultatet af et utraditionelt samarbejde mellem museet og billedhuggeren Bjørn Kroman-Andersen, grafikerne Marianne Thingholm og maleren Ralf Mabillon. Kunstnerne havde tidligere udstillet sammen, og efter at have haft adgang til museet magasiner og arkiver var opgaven, at producere værker inspireret heraf. Udstillingen fordeltes over to rum, således at kunstværkerne var alene i det ene og i det næste blev præsenterede i dialog med museets kulturhistoriske genstande. Hans Jeppesen var fagligt ansvarlig.

Udstillingen forventes at genopstå i revideret form på Færøerne i 2005.

Fra den 25.6. og resten af året kunne man se »Det dekorerede menneske«. Her præsenteredes et udvalg af mag.art. Søren Nancke-Kroghs materiale om tatoveringens kulturhistorie, suppleret med tatoveringsapparater og mønsterbøger fra museets samling, og med et meget velbesøgt hjørne for tegnelystne børn, som Ulla-Britta Hansen var initiativtager til. Materialet var tidligere på året erhvervet af museet, og på åbningsdagen talte Søren Nancke-Krogh om emnet, som han har indsamlet materiale om gennem næsten 40 år. Det faglige ansvar havde Hans Jeppesen. Udstillingen vil i sommeren 2005 kunne ses på Bangsbomuseet i Frederikshavn.

For basisudstillingen er der udarbejdet en flerårig prioriteret liste over såvel små som større forbedringer. Årets mindre moderniseringer, der blandt andet omfatter handelsflåden under 1. Verdenskrig, er udført af Søren Nørby, Steen Schøn og Thorbjørn Thaarup, og sidst i november



I særudstillingen »Det dekorerede Menneske« blev museets faste udstilling på tankevækkende vis sammenstillet med Søren Nancke-Kroghs plancher over tatoveringens historie.
(H&S Lisbeth Ehlers)

*Søren Nancke-Krogh's posters in the special exhibition »The decorated Man« - the story of tattooing were in a suggestive way put together with the museum's general exhibition.
(Photo DMM Lisbeth Ehlers)*

åbnede det nyt temarum »Rejsen til Amerika«, der skildrer den danske sejlads med udvandrere fra sidst i 1800-årene til 1930'erne. Kåre Lauring var fagligt ansvarlig for dette afsnit. I december var museets hjemmeside forsynet med en »Julekalender for voksne«, der indeholdt motiver om Rejsen til Amerika.

Publikationer

Som nævnt i sidste årsberetning blev årbog 2003 desværre forsinket, men en forstærkning af årbogsredaktionen med Jørgen Marcussen fra Venneselskabets bestyrelse bevirkede både, at efterslæbet blev indhentet, og at årbogen for 2004 kunne udkomme rettidigt.

I årbog 2004 har Kåre Lauring bidraget med artiklen »Ostindiefareren GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780«, Søren Thirslund med »Decca Navigator i 50 år«, og Benjamin Asmussen har skrevet om »Den tyske besættelse af Kronborg 1940-45«.

Til særudstillingen »Maritim Kontekst« blev der udarbejdet et katalog med indledning af Hans Jeppesen.

Desuden har forlaget Gyldendal udgivet »Mellem bomber og torpedoer. Kaptajn Bantz erindringer 1940-45«. Materialet dertil kommer fra museets arkiv og fra Museet for Danmarks Frihedskamp, og det er forberedt til udgivelse af Kåre Lauring.

Endelig har Kåre Lauring fået publiceret en kronik om Danmark og Slavehandelen i en lærebog i historie for gymnasieelever.

Udlån af genstande

Museet har i årets løb udlånt genstande til

Danmarks Rederiforening, Københavns Bymuseum, Køge Museum, Nationalmuseet, Odense Bys Muscer, Post- og Telemuseet, Sundets Lodseri i Helsingør, Søfartsstyrelsen, Thomas Høiland Auktioner A/S og Told- og Skatmuseet.

Radio og TV

Den 28.4. deltog Hans Jeppesen i et debatprogram om Værftsområdets fremtid på Helsingør TV.

Den 12.6. medvirkede Kåre Lauring i Helsingør TV i et program om møntauktionen samme dag.

Møntauktionen afledte to indslag i TV Lorry.

Omvisninger

Hans Jeppesen har afholdt 11 omvisninger i udstillingen.

Kåre Lauring har i årets løb haft 8 omvisninger.

Mads Gulløv har haft 5 omvisninger

Benjamin Asmussen har haft 5 omvisninger

Især for børn og unge

Mange af museets medarbejdere har deltaget med ideer og i den praktiske gennemførelse af særlige arrangementer og aktiviteter for børn og unge i forbindelse med årets særudstillinger og i Påskeferien, Efterårsferien samt Vinterferien.

I december var der lagt en julekalender for børn på hjemmesiden, der viste »Rasmus Klump bygger skib«.

Desuden har Benjamin Asmussen vedligeholdt og udbygget skiltningen for børn i basisudstillingen.

Foredrag

Den 19.4. har Hans Jeppesen afholdt foredrag i Kulturelt Samråd for Helsingør

Den 3.11. talte Kåre Lauring på Gyldendals Tranescene om kaptajn Bantz erindringer.

I foråret afholdt Benjamin Asmussen foredrag i Espergærde historiske forening.

Universitetsundervisning

Hans Jeppesen har den 22.11. undervist historiestuderende på Københavns Universitet i Museumslovgivning i Danmark.

Den 9.12. havde museet studiebesøg af et hold historiestuderende fra Københavns Universitet.

Anden formidling

I beretningsåret introducerede museet sit elektroniske gratis nyhedsbrev, som i årets løb udkom med 6 numre. Søren Nørby har været dets redaktør, og den positive modtagelse taler for at også den form for formidling videreføres.

Den 12.6. fik museet mulighed for at afprøve nye former for samarbejde med erhvervslivet, da firmaet Thomas Høiland Møntauktioner A/S afholdt auktion i museet over svenske plademønter optaget fra skibet GREV ERNST SCHIMMELMANN, som forliste ved De Kapverdiske Øer i 1780. På auktionsdagen var der gratis adgang til museet, og både firma og museum kunne glæde sig over en fin medie-dækning på begge sider af Øresund samt et stort besøgstal. Med udgangspunkt i sine studier i Rigsarkivet, fortalte Kåre Lauring inden auktionen om den spændende episode fra Den Florissante Handels tid.

Desuden har Kåre Lauring som sædvanligt været museets ankermand på deltagelsen i årets bådmesse i Bella Centret den 21-29. 2, og ved BogForum i København den 12-14.11.

Mads Gulløv har i samarbejde med Dykkerhistorisk Selskab sikret, at Baltic Sail weekenden i Helsingør indeholdt den meget populære demonstration af dykning med historisk dykkerudstyr.

Derimod kunne museet ikke i år sponserere kul til dampskibet SKÆLSKØR, da skibet måtte melde afbud på grund af en defekt kedel. Hans Jeppesen afholdt »Moleræs for sofaskipper« , og var desuden inviteret til at foretage den officielle åbning af arrangementet.

Desuden var museet via Mads Gulløv og Dykkerhistorisk Selskab med på årets Feriemesse i Bella Centret.

Medlemmer af museets Venneselskab har været inviteret på »forpremiere« på særudstillingen »Det dekorerede menneske«, og desuden har Lone K. Kristiansen og Hans Jeppesen forberedt og gennemført en studierejse til Hamburg, som afvikledes 18-19.9.

Ansatte og bestyrelsesmedlemmer fra museer og arkiver i Frederiksborg Amt var den 17.5. på Kronborg til Museumsdag, der arrangeredes af Handels- og Søfartsmuseet.

Forskning og undersøgelser

Presset fra andre arbejdsopgaver og arbejdsbyrden med at bidrage til den i ledningen nævnte analyse har ikke levnet tid til større forskningsaktivitet, men kun til mindre undersøgelser i relation til museets formidlingsvirksomhed.

Da det bredt anlagte projekt »Hvad er en sømand 1920-2000« desværre ikke har opnået ekstern finansiering, har museet i samarbejde med Steen Schøn i stedet formuleret projektet »Dansk linjeskibsfart 1866-2000«. Sidst på året kom den glædelige meddelelse om, at Farumgård Fonden gerne vil støtte det nye projekt. Dr. phil. Anders Monrad Møller og Dr. phil. Ole Lange har givet tilsagn om at medvirke i en styregruppe, og forskningsprojektet forventes igangsat den 1.4.2005.

Sidst på året indledte Kåre Lauring arbejdet med at forberede en bog om Københavns havn i ældre fotografier 1840-1940.

Generel ledelse og administration

Den udadvendte virksomhed er i fortsat vækst, de væsentlige digitale projekter med relation til registrering er i god gænge, og desuden har især Ulla-Britta Hansen bidraget til både at forbedre administrationen og at udvikle museets PR og markedsføring. Et opgraderet lønsystem er taget i brug, serverens kapacitet er udvidet, i juli gennemførtes en publikumsundersøgelse, forsøg med gratis adgang i december gav et markant større besøgstal i perioden, der er udsendt seks elektroniske nyhedsbreve, og økonomien er fortsat sund.

Konservering og forskning har dog i beretningsåret været på vågeblus.

Organisation og samarbejde

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

Hans Jeppesen er formand for Skibsbevarelsesfonden og for Museumsrådet for Fre-

deriksborg Amt, og han repræsenterer museet i det marinarkæologiske netværk MARINET med Mads Gulløv som suppleant. Han er desuden medlem af repræsentantskabet i Vikingskibsmuseet, og er redaktør af tidsskriftet Danske Museer.

Kåre Lauring repræsenterer museet i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, hvor han er kasserer, og i det nordeuropæiske forskningsnetværk Coastal Shipping. Han er desuden områderepræsentant i Frederiksborg Amt for Dansk Magisterforening.

Steen Schøn og Søren Nørby er også medlemmer af Kontaktudvalget for Dansk maritim historie- og samfundsforskning.

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, Dansk Filminstitut og VKR Holding.

Mads Gulløv repræsenterer museet i Dykkerhistorisk Selskab.

Ulla-Britta Hansen har overtaget hvervet som sekretær for museets bestyrelse og forretningsudvalg efter cand.jur. Poul Carstensen.

Faglige møder

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

Kulturministeriets Erfa-møder 24.2., 13.9., 13.12., MARINET 22.1. og 19.8., Søfartspulje 12-13.5. og 29.9., Værftsgruppen 21.1., 4.3., 2.6., 14.10., Kulturarvsstyrelsens årsmøde 26-27.5., Dansk Kulturhistorisk Museumsforening formidlingsmøde og fagligt orienteringsmøde 17-19.3. og 18-19.11.



Rundvisninger for børn er en af museets vigtige publikumsaktiviteter. Her lytter børnene koncentreret til museumsformidler Benjamin Asmussen. (Foto H&S Mikkel Christiansen)

Guided tours for children are one of the museum's main visitor activities. Here, the concentrated children listen to museum guide Benjamin Asmussen. (Photo DMM Mikkel Christiansen)

Personale

Kursus og lignende

Ulla-Britta Hansen har deltaget i Museumshøjskolens kursus for museumsinspektører, og i Personalestyrelsens konference for personalechefer.

Heidi Beyer Petersen har deltaget i et todages seminar om elektronisk fakturering arrangeret af Økonomistyrelsen.

Benjamin Asmussen, Lene Andersen, Søren Nørby og Thorbjørn Thaarup har deltaget i Museumshøjskolens kursus for omvisere.

Lisbeth Ehlers har været på Museumshøj-

skolens todages kursus i design og udvikling af hjemmesider.

Mads Gulløv har været på 5 dages konserveringsfaglig studierejse til De baltiske Lande. Desuden var han den 21.1. til foredrag på Dykkerskolen, og deltog den 26.11. i Teknisk Landsforbunds kursus i lys.

Alle ansatte har været på grundkursus i førstehjælp.

Hele personalet har været på studiebesøg i Dunckers Kulturhus i Helsingborg den 22.6., og på omvisning på Holmen den 27.8. med Søren Nørby som guide.

Gaveliste 2004

Aggerholm, Karen: Scrapbog med fotografier og avisartikler om S/S VENDIAS forlis 1939.

Andersen, H. Emil: 2 bastflasker indkøbt i Spanien ca. 1938.

A.P. Møller: Fotoalbum vedrørende M/S SVENDBORG MÆRSK 1974 samt større samling af fotografier vedr. diverse A.P. Møller skibe.

Arentzen, Peter: Papirer vedr. Axel Krogh Petersen 1940-1945.

Bloch, V. Johs.: Diverse brochurer fra anpartsprojekter 1985-1995.

Cartens, Dagmar: Dækshus fra barkskibet DANMARK.

Danmarks Tekniske Universitet: Diverse skibskonstruktionstegninger.

Haremoes, Peter: Papirer og genstande fra afdøde skibsfører E. H. Leerhøj.

Højland, Thomas: Fem svenske kobberplademønter.

Jørgensen, Ida: Flaskeskib af 3-mastet bark.

Kristensen, Mogens: To fotografier i ramme.

Lass, John: Diverse avisudklip vedr. Helsingør-Hälsingborg overfarten.

Lorentzen, Jens: En samling tegninger af Niels Truslew og af Dirck Evensen.

Marcussen, Jørgen: Plakette fra Søfartsstyrelsens nautiske kontor samt slips fra Københavns Skipperforening.

Nielsen, Jan: Skibsmodel M/S GOOLANG-OTHA.

Nordsjællands Folkemuseum: Bog med certerpartier.

Petersen, Holger Munchaus: Bog med liste over krigsforliste skibe september 1939 til september 1940.

Reine, Birthe: Køjesæk.

Schack, C. Gregers: General Designation 1812 vedrørende erstatning på priseskibe.

Søfartens Arbejdsrådsrådgivning: Video: Communication at Sea.

Sørensen, Frederik: Papirer vedr. skibsfører Poul August Nielsen.

Telegrafistforeningen: Samling arkivalier vedr. Telegrafistforeningen.

Thorsøe, Søren: Byggeplade S/S SVANEN samt en samling konstruktionstegninger til 8 ældre skibe.

Topp, Søren: Diverse dagbøger og papirer vedr. forhenværende skibsfører ved ØK Ole Kinch.

Østergård, Holger: Tragt til korn og skilte fra pakhuis i Frihavnen.

Boggaver 2004

Henning Bach
Fiskeri- og Søfartsmuseet
Forskningsenheden for maritim medicin
Arne Fredens
Mads Gulløv
Ronnie Gustavsson, Pille Rebmakar'n
Hals Museum
Jørn Hansen
Kenneth Roy Henriksen
Skibsreder Per Henriksen
Niels Høyvald
Bent Jørgensen
Kathrine og Thorkild Kjærgaard
Kulturen, Lund
Kåre Lauring
Lloyd's Register

Jørgen Marcussen
Marstal Søfartsmuseum
Mosede Havn
Holger Munchaus Petersen,
ToldSkat Museum
Nationalmuseet
Orlogsmuseet
Kenno Pedersen
Hanne Poulsen
Poul Poulsen
Th. Sandbech
Søfartspuljen
Admiral Sven Egil Thiede
Søren Thorsøe
Wonsild & Søn
Torbjørn Ødegaard

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Regnskab 1/1 - 31/12 2004 i hovedtal

| <i>Indtægter</i> | | <i>Udgifter</i> | |
|----------------------------|------------------|---------------------------------|------------------|
| Entre..... | 709.307 | Personale | 4.232.185 |
| Tilskud stat..... | 5.599.607 | Lokaler | 148.083 |
| Tilskud (andre off.)..... | 142.500 | Samlingens forvaltning | 166.685 |
| Tilskud (ikke off.) | 54.434 | Undersøg., Erhvervelser | 20.693 |
| Renter..... | 40.446 | Konservering | 82.433 |
| Kiosksalg/Foto & tegn..... | 221.126 | Udstillinger | 356.336 |
| I alt | <u>6.767.420</u> | Anden kulturel formidling | 138.309 |
| | | Administration..... | 982.142 |
| | | Husleje | 547.986 |
| | | I alt | <u>6.674.853</u> |
| | | Overskud | <u>92.567</u> |

Jeg har revideret årsrapporten for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg for regnskabsåret 2004. 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 2004, samt af resultatet af institutionens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2004 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Farum d. 4. april 2005

Møllevang Revision
Registreret Revisionsselskab ApS

Niels P. Hansen
Registreret revisor

Foruden statstilskuddet har museet i 2004 modtaget følgende bidrag

Ikke offentlige tilskud

Bidrag modtaget fra:

| | |
|----------------------------------------------------------|--------------|
| J. C. Hempels Fond | kr. 20.000,- |
| Danmarks rederiforening | kr. 10.000,- |
| Dampskibsselskabet Torm | kr. 10.000,- |
| J. Lauritzen Fondet | kr. 20.000,- |
| Østasiatisk Kompagni | kr. 50.000,- |
| Gerhard Møller-Nielsen og hustru Mindelegat | kr. 27.934,- |
| Thomas Høiland Auktioner A/S . . . | kr. 25.000,- |
| Roskilde Marincforening | kr. 1.500,- |

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 2004 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave og Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| <i>Indtægter</i> | |
| Renteindtægter | 42.962 |
| Kursregulering | 3.845 |
| Indtægter i alt | <u>kr. 46.807</u> |
| <i>Udgifter</i> | |
| Renteudgifter ved køb | 28.688 |
| Revision | 4.000 |
| Gebyrer | 4.107 |
| Udgifter i alt | <u>kr. 36.795</u> |
| Årets resultat | <u>kr. 10.012</u> |

Balance pr. 31. december 2004 for og Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv og Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Værdipapirer | 1.958.872 |
| Likvide midler | 11.599 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 1.970.471</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Egenkapital | <u>1.795.608</u> |
| Gæld | |
| Mellemregninger | 166.863 |
| Skyldige omkostninger | <u>8.000</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 1.970.471</u> |

Jeg har revideret årsregnskabet for institutionerne Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv og generalkonsul L.O.G. Amundsens gave for regnskabsåret 2004.

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 2004, samt af resultatet af institutionens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2004.

Farum d. 18. april 2005

Møllevang Revision
Registreret Revisionselskab ApS

Niels P. Hansen
Registreret revisor

Museets salgsartikler

Serien Søhistoriske Skrifter:

XVII. *G. A. Koefoed: Dansk Søe Ord-Bog.*
Iver C. Weilbach/H&S. (1993).
Pris kr. 98,00.

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

Plakater:

Museets plakat, tegnet af grafikerens *Karin
Birgitte Lund* (1985). Farvelitografi.

Pris kr. 60,00.

B&W. Jubilæumsplakat (1993).

Pris kr. 20,00.

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

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

I serien Maritema:

Søren Thirslund: Træk af navigationens
historie. Bd. I-III. Pris samlet kr. 250,00.

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

Bd. II: 1330-1850, kr. 105,00.

Bd. III: 1850-1988, kr. 125,00.

Handels- og Søfartsmuseet (1987-89).

Søren Thirslund: Vikingetidens navigation
og Amerikas opdagelse. Thirslund, 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 40.

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

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestyrelse pr. 1. september 2005

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, formand

Jørgen Marcussen, næstformand

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palte Hansen

Direktør Erik Østergaard

Museumsdirektør Hans Jeppesen, sekretær

Æresmedlemmer

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Beretning 2004-2005

Den ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner fandt sted tirsdag den 16. august 2005 kl. 19 - 20 i Kulturhuset Toldkammeret, Helsingør. På grund af årets Hamlet-forestillinger var generalforsamlingen undtagelsesvis flyttet fra Erik af Pommerns Kammer på Kronborg.

Omkring 65 medlemmer deltog i generalforsamlingen.

Inden mødet bad Hans Jeppesen om forsamlingens opmærksomhed for at mindes foreningens afdøde æresmedlem Henning Henningsen med følgende ord:

I foråret 2005 døde Henning Henningsen, der siden 1989 var æresmedlem af Selskabet Handels- og Søfartsmuseet Venner.

Henning Henningsen blev for et par generationer The Grand Old Man i dansk søfartshistorie. I 1948 blev den 37 år gamle

cand.mag. ansat som museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet. I 1961 blev han dr.phil. med disputatsen Crossing the Equator, Sailors Baptism and Other Initiation Rites. I årene 1971-1981 var han museets direktør, og de følgende otte år var han formand for Venneselskabet.

Hans store viden, skriftlige produktion og foredragsvirksomhed med sejlskibssømandens kulturhistorie som et kerneområde, gjorde ham kendt og efterspurgt i talrige nationale og internationale maritimhistoriske kredse.

Museet modtog for nogle år siden hans omfattende samling af udskrifter og kopier, der var resultatet af årtiers flid, mangesidige studier og læsning, og samlingen var ofte grundlaget for hans talrige velskrevne artikler i blandt andet museets årbog.

Henning Henningsen fik et langt og aktivt liv, som til det sidste var præget af hans glæde ved at berette om de nyeste

små eller stor fund og undersøgelser, og som altid blev præsenteret i den venlige og korrekte form, der var en del af hans væsen.

Æret være hans minde!

Derefter bød formanden Hannes Stephensen velkommen, hvorefter forsamlingen gik over til dagsordenen med følgende punkter:

Valg af dirigent

Beretning for selskabets virksomhed 2004-2005

Forelæggelse af regnskab 2004-2005

Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor

Fastsættelse af kontingent

Indkomne forslag

Eventuelt

Ad.: 1.: På bestyrelsens forslag valgte forsamlingen Jens Fage-Pedersen som dirigent. Efter at have konstateret at forsamlingen var indkaldt med lovligt varsel, fik formanden ordet.

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

Bestyrelsen har i beretningsåret bestået af:

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen som formand

Direktør Jørgen Marcussen som næstformand

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palle Hansen

Direktør Erik Østergaard

Museumsdirektør Hans Jeppesen som sekretær

Næstformanden har repræsenteret Veneselskabet i museets bestyrelse.

Takket være Jørgen Marcussens virke som redaktionssekretær udkom årbogen for 2004 til tiden. Som sædvanlig var indholdet varieret, spændende og gedigent, og dertil var en del af illustrationerne i farver. I det omfang økonomien tillader, vil også de kommende årbøger have farveillustrationer.

I mange år har årbogen markant været Selskabets største gave til museet, men i beretningsåret har bestyrelsen, blandt andet takket være en kursgevinst på obligationer, tillige i alt kunne bevillige museet gaver for kr. 130.000.

Kr. 30.000 er anvendt til at erhverve en model af skonnertbriggen LEON, en rigningstype der ikke tidligere var repræsenteret i museets samling. Modellen har desuden betydning for museet, ved at skroget er bygget af skibsfører Søren Thirslund, mens han sejlede, og siden færdigrigget i samarbejde med museets modelrestaurator Anders Favrhøldt.

Kr. 50.000 blev givet til auktionsskøb med den tilføjelse, at såfremt beløbet ikke var anvendt inden regnskabsårets udløb, skulle beløbet i stedet reserveres til et forskerseminar, når museets igangværende forskningsprojekt Dansk Linjefart 1866-2000 afsluttes. Det omtalte forskerseminar forventes afholdt i foråret 2006.

Ved en auktion i foråret havde museet håbet at kunne erhverve et billede med motiv fra Københavns Havn af en Eckersbergelev. Men selv om der også var tilsagn om en bevilling fra Kulturarvsstyrelsen,



Venneselskabets årlige udflugt gik i efteråret 2004 til Hamburg. Her et græsk skib med danske redarifarver i dok.
(Foto H&S/JM)

*The destination of the annual tour for the »Friends of the Museum« in 2004 was Hamburg. Here a photo of a Greek ship with Danish owner's colour.
(Photo DMM/JM)*

blev det budt så meget op, at museet ikke kunne være med.

Kr. 50.000 er givet som tilskud til udgivelsen af en bog om skibsbygmester E.C. Benzons liv og værk. Han levede 1825-1912, og han var en af Danmarks første private skibskonstruktører. Benzons byggede omkring 80 skibe fra eget værft i Nykøbing Falster, men han var desuden en meget anvendt og nyskabende konstruktør til næsten alle periodens skibstyper.

Hovedparten af hans bevarede konstruktionstegninger indgår i museets samlinger,

og bogen vil blive udgivet i museets serie Søhistoriske Skrifter.

Forfatteren hedder Asger Nørlund, redaktøren Hans Jeppesen, og værket forventes at udkomme i november 2005.

Årets maritime ekskursion for medlemmer gik den 18-19. september 2004 til Hamburg. Alle turens pladser var besat.

Trods den begrænsede tid indeholdt programmet både nutidige og historiske elementer og dertil nogle timer, hvor deltagerne var på egen hånd.

Museets sekretær Lone K. Kristiansen tog

sig af de praktiske aftaler, mens Hans Jeppesen var turleder.

Som tidligere meddelt går turen i 2005 til London i dagene 15-17. september. Blandt de spændende besøgsmaal er IMO, der i dag er den internationale skibsfarts vigtigste organisation. Rejsen er fuldttegnet.

På vinterens medlemsaften den 24. februar blev der vist tre meget forskellige dokumentarfilm fra museets samling i Erik af Pommerns Kammer.

Den ene var produceret af Helsingør Smalfilm- og Videoklub, som tillige gav gratis praktisk hjælp med fremviseren til den ældste film.

Vores medlemstal synes at have stabiliseret sig på omkring 800 – og det kan vel karakteriseres som værende net uden at være prangende. Hermed mener jeg, at den må kunne øges. Jeg skal derfor opfordre alle medlemmer til at se sig om i bekendtskabskredsen for at finde et nyt medlem. Når den pågældende er blevet overbevist om såvel det gode formål som egen fordel ved medlemskabet, så kan en opringning eller en e-mail til Lone K. Kristiansen klare resten (Tlf. 49280200).

Beretningen blev godkendt uden bemærkninger.

Derefter fik Hans Jeppesen ordet for at orientere om nogle af de vigtigste elementer i museets liv siden sidste generalforsamling.

Fra forskningen omtaltes projektet Dansk Linjeskibsfart 1866-2000, hvortil cand.mag. Steen Schøn er ansat fra 1.april 2005 og resten af året.

Under overskriften formidling optaltes særudstillingerne Det dekorerede menne-

ske, der vist på museet indtil januar 2005 og i sommeren 2005 på Bangsbomuseet i Frederikshavn, og Tid til Te, der fra Pinse til efterårsferien 2005 kan ses på Handels- og Søfartsmuseet. Derefter kommer en fotoudstilling med ældre billeder fra Københavns havn.

I basisudstillingen omfatter fornyelserne et rum om Rejsen til Amerika, og et andet med overskriften Dansk Søfart 1814-1914.

Museet deltager desuden i årlige begivenheder som Baltic Sail og Kultur natten, omvisninger i udstillingen er under udbygning, og der vil sidst på året være premiere på en ny version af museets hjemmeside. I løbet af 2004 var der 49.000 besøgende på hjemmesiden, og omtrent 45.000 i udstillingerne.

Til sidst orienterede Hans Jeppesen om museet arbejde for at finde en plads og penge til et fornyet museum i Københavns Havn. I november 2004 afleveredes en grundig analyse af, hvad museet er nu, hvad det gerne vil være i fremtiden, hvor det gerne vil være, og hvad det vil koste. Rapporten er tilgået ministeriet og Kulturarvsstyrelsen, og der har været afholdt to møder med styrelsen om emnet. Administrationschef Dan P. Poulsen fra museets forretningsudvalg har i den forbindelse ydet en omfattende og værdifuld arbejdsindsats. Det er dog endnu ikke lykkedes at opnå tilsagn om støtte til anlægsudgifterne, der er skønnet til i alt at udgøre 150 millioner kr.

Da museets nuværende lejeaftale med Slots- og Ejendomsstyrelsen udløber ved årsskiftet 2007-2008, er styrelsen søgt om en 2-3 års forlængelse.

Ad.: 3.: Hans Jeppesen gennemgik det uddelte regnskab, der godkendtes uden bemærkninger.

Ad.: 4.: På valg til bestyrelsen var Ole Friis, Torben Palle Hansen og Erik Østergård. Alle blev genvalgt uden modkandidater. Revisor Niels P Hansen fra Møllevang Revision blev ligeledes genvalgt uden modkandidater.

Ad.: 5.: Bestyrelsen foreslog uændret kontingent (kr. 250,- for personlige medlemskaber og kr. 1.700,- for firmamedlemskaber). Forsamlingen vedtog forslaget.

Ad.: 6.: Der indkom ingen nye forslag fra medlemmerne.

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

Derefter kunne dirigenten takke for god ro og orden og afslutte generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen var der lejlighed til at genoprette væskebalancen, og dernæst gav museumsleder Erik Kroman en levende skildring af Marstals søfart gennem de sidste 100 år.

Referent: Hans Jeppesen.

Referatet er godkendt af mødets dirigent, Jens Fage-Pedersen.

Nytilkomne medlemmer

| | |
|------------------------------|---------------|
| Christensen, Rune | Brønshøj |
| Christiansen, Mogens | Dragør |
| Difko Administration A/S | Holstebro |
| Frøhlich, Jacob | Haderslev |
| Jacobsen, Morten | Ålborg |
| Jensen, Per Georg | Stenstrup |
| Johannesen, Gerner | Snekkersten |
| Justesen, Bendt | Helsingør |
| Jørgensen, Jan | Espøgærde |
| Korsgaard, Henning | Sunds |
| Ladefoged, Tonny | Måløv |
| Larsen, Jan Hendrik | Kvistgård |
| Lützen, Marie | Løgstrup |
| Møller, Jan | Frederikssund |
| Mørkholt, Flemming | Frederiksberg |
| Nederlands Scheepvaartmuseum | Holland |
| Samson, Olaf | Hellerup |
| Stephensen, Karl | Klampenborg |
| Tranberg, Anders | Helsingør |

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 2004 – 31. marts 2005

Indtægter

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| Kontingenter fra medlemmer | 182.690 |
| Modtaget gave | 16.000 |
| Fortjeneste ved diverse salg | -1.910 |
| Renteindtægter | 1.574 |
| Udbytter | 583 |
| Indtægter i alt | <u>kr. 198.937</u> |

Udgifter

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Udgivelse af årbog 2004 | 122.080 |
| Moms af årbøger til medlemmer | 19.750 |
| Porto til udsendelse | 23.650 |
| | <u>165.480</u> |

| | |
|------------------------------|---------|
| Salg af årbøger | 30.033 |
| Nettoudgift årbog 2004 | 135.447 |

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Andel af gager | 0 |
| EDB-omkostninger | 0 |
| Medlemsarrangementer | 20.718 |
| Kontorhold m.v. | 1.093 |
| Porto m.v. | 13.499 |
| Revision | 11.850 |
| Gebyrer | 3.576 |
| Øvrige | 3.900 |
| Udgifter i alt | <u>kr. 190.084</u> |

| | |
|----------------|------------------|
| Resultat | <u>kr. 8.853</u> |
|----------------|------------------|

Balance per 31. marts 2005

Aktiver

| | |
|----------------------------------------------|--------------------|
| Likvider | 157.136 |
| Tilgodehavende Barfoed/Høvden | 9.000 |
| Øvrige tilgodehavender | 10.555 |
| Beholdning af salgsartikler | 791 |
| Aktier Danske Bank 250 stk. (kostpris) | 8.050 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 185.532</u> |

Passiver

| | |
|---------------------------------------------------|--------------------|
| Skyldige omkostninger | 47.725 |
| Skyldig moms | 20.203 |
| Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet | 14.253 |
| Reservefond: | |
| Saldo pr. 1. april 2004 | 50.048 |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo pr. 1. april 2004 | 44.450 |
| Årets resultat | 8.853 |
| Passiver i alt | <u>kr. 185.532</u> |

Det er min opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2005, samt af resultatet af Selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. april 2004 - 31. marts 2005.

Farum den 15. april 2005

Niels P. Hansen, registreret revisor

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

Resultatopgørelse for tiden
 1. april 2004 til 31. marts 2005

| | |
|------------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Inntægter</i> | |
| Udbytter | 55.212 |
| Renter, bankindestående | 1.156 |
| Renter, obligationer. | 60.072 |
| Kursgevinst udtrukne obligationer. | 60.558 |
| Indtægter i alt | <u>176.999</u> |
| <i>Udgifter</i> | |
| Revisionshonorar | 4.000 |
| Depotgebyr. | 3.513 |
| Udgifter i alt. | <u>7.513</u> |
| Resultat. | 169.486 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet | 130.000 |
| Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20%. | <u>33.897</u> |
| Overskud | <u>kr. 5.589</u> |

Balance pr. 31. marts 2005

| | |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Likvider | 1.371 |
| Tilgodehavende renter | 14.945 |
| Tilgodehavende udbytteskat. | 1.191 |
| Aktier Danske Bank, 194 stk. (kostpris) | 22.043 |
| <i>Obligationer</i> | |
| 5% Realkredit DK 2035 | |
| Nom. 1.168.315 | 1.132.388 |
| 5% Realkredit Danmark 2019 | |
| Nom. 169.657. | 161.362 |
| Danske Invest Dannebrog, Nom. 11.940 stk. (kostpris) | 1.206.718 |
| Aktiver i alt. | <u>kr. 2.540.018</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Skyldige omkostninger | 96.000 |
| Skyldig gave | <u>130.000</u> |
| Gæld | 226.000 |
| Arv Sture Høvdens | 730.666 |
| Arv H. L. Barfoed | 100.000 |
| Arv Marius Rane | 989.854 |
| <i>Kapitalkonto:</i> | |
| Saldo 1. april 2004 | 336.467 |
| Henlæggelse for 2004/05. | 33.897 |
| | 370.364 |
| <i>Uddelingskonto:</i> | |
| Saldo 1. april 2004 | 117.546 |
| Årets resultat. | 5.589 |
| | <u>123.135</u> |
| Egenkapital | 2.314.018 |
| Passiver i alt | <u>kr. 2.540.018</u> |

Det er min opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af legaternes aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2005, samt af legaternes aktiviteter for regnskabsåret 1. april 2004 - 31. marts 2005 i overensstemmelse med fondsloven.

Farum den 15. april 2005
 Niels P. Hansen, registreret revisor

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner (stiftet 1940)

Tegn venligst nye medlemmer

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelser modtages på museet tlf. 49 28 02 06.

Selskabets bankgirokonto: Danske Bank reg. 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 Vikingskibsmuseet 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: 1946-2000 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 2001-2002 pr. stk. kr. 200,00.

Årbog 2003-2004 pr. stk. kr. 280,00.

(Årbog 1942-45, 1948-68, 1989-90 er udsolgt).

Alle priser er inkl. moms, og ekskl. 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 06, 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, der er nært knyttet til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af udgifterne til årbogens produktion.

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

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 tekstsider i museets årbog er på 3200 anslag og modsvarer stort set en tekstsider i et maskin- eller computerskrevet manuskript. Artiklernes længde er noget svingende alt efter det valgte emne og illustrationernes mængde, men artikler op til ca. 20 manuskriptsider er som regel acceptable.

Aflevering af manuskript

Afleveringsfristen for manuskripter er

senest den 1. april. Manuskriptet forsynes af forfatteren med en kort manchete (4-5 linjer), der dels skal rumme en kort præsentation af forfatteren og dels en meget kort henvisning til artiklens emne samt et resumé, der på ca. en A4-side (gerne mindre) sammenfatter artiklens emne. Forfatteren foreslår endvidere ledsagende illustrationer forsynet med tekst.

Noter, kilder, litteraturliste og resumé anbringes efter artiklen i den her nævnte rækkefølge.

Manuskriptet, modtages helst på **diskette med ét print** eller eventuelt som **e-mail: venner@maritime-museum.dk** - men det kan også afleveres som et maskinskrevet og tydeligt manuskript med bred margin og 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.