



# 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 2006*





Omslag, forside: København, Kvæsthusbroen ca. 1868. Dampskibenes ankomst i havnen fra 1843 var med til at skabe yderligere pladsmangel i den overfyldte inderhavn. For at afhjælpe det blev der i årene 1848-50 for enden af Sankt Annæ anlagt en ny kajplads, der fik navnet Kvæsthusbroen.  
(Foto Budtz Müller & Co., H&S)

Front cover: *Copenhagen. Kvæsthusbroen about 1868. The arrival from 1843 of the steamships in the port contributed further to the congestions in the inner port. In order to meet the demand for space a new quay was established at the end of Sankt Annæ; the quay was finished 1850 and named Kvæsthusbroen.*  
(Photo Budtz Müller & Co., DMM)

Omslag, bagside: m.s. BLUE OCEAN overiset og på vej til svensk havn i vinteren 2002-2003. De tynde wirestag, der holder formasten, var med ispanseret en meter i diameter.  
(Foto Asger Jansen, H&S)

Back cover: *m.s. BLUE OCEAN iced up and approaching Swedish port during the winter 2002-2003. The ice increased the diameter of the thin wire stays supporting the mast to one meter.*  
(Photo Asger Jansen, 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 2006*

*Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner*

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2006 (bind 65 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 87-89587-29-4  
ISSN 0085-1418  
Bogladepriis 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](http://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

Hans Jeppesen - 25-års jubilæum, 1981-2006 .....	7
Helene Bruhn: Seks år på langfart - en dansk dames oplevelser 1889-1895 <i>A Six Years' voyages - a Danish Lady's Experiences 1889-1895</i> .....	9
Erik Dannesboe: Rederiaktieselskabet Volante 1916-1922 <i>The Shipping Company Volante 1916-1922</i> .....	43
Asger Jansen: Styrmandsliv i vinteren 2002-2003 <i>Life of a Chief Officer during the Winter 2002-2003</i> .....	53
Ole Stig Johannesen: Malteserkorsskibene <i>The Maltese Cross Ships</i> .....	87
Anders Monrad Møller: Skibsmåling - nok engang <i>The Measurement of Ship's Tonnage - Once Again</i> .....	99
Museets protektor og bestyrelse .....	109
Museets personale .....	109
Museets beretning for 2005 .....	110
Gaveliste for året 2005 .....	121
Boggaver for året 2005 .....	122
Museets regnskab for 2005 .....	123
Museets salgsartikler .....	126
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse .....	128
Selskabets beretning for 2005-2006 .....	128
Selskabets nytilkomne medlemmer .....	135
Selskabets regnskab for 2005-2006 .....	136
Venneselskabet kontakt og kontigent .....	138
Forfattervejledning .....	139





# Pynten

Det kan – under iagttagelse af, hvad man kunne kalde den omvendte følgesætningslogik – konstateres, at Hans frygter havet. Respekten for det våde element er helt naturligt for en person, der har tilbragt et halvt sejlerliv i en træbygget folkebåd – uden anden fremdrift til rådighed end vinden. Det opøver evnen til at læse vejret og til at navigere i henhold til de givne forhold. Når det gælder Hans, kan man i øvrigt roligt tillægge ham disse færdigheder både bogstaveligt og i overført betydning.

Samtidig skal man mærke sig, at den maritime analogi ikke kun har sin inspiration i den nu agterudsejlede folkebåd. Helt fra fødslen har begrebet »søens folk« nemlig været anderledes nærværende for en skibsførers søn som Hans, end den kongelige nytårsreference var det for os andre.

Betragter man jubilarens fysiske fremtoning, lader en sjælden synergi mellem arv og miljø sig næppe skjule; med skyldig hensyntagen til manglende sydvest og olietøj fremstår han nemlig som et aldeles naturligt indslag i ethvert saltvandsdryppende Michael Ancher maleri. Vi kunne f.eks. vælge »Klarer han pynten?« – og gøre det med den bagtanke at bruge titlen som afsæt for en kort ekskurs i Hans' indsats i den danske museumsverden. Lad så bare svaret på Anchers spørgsmål – et rungende

ja – stå som overskrift. Han har nemlig i høj grad klaret pynten.

Med teoretisk afsæt i historie og etnologi fra Københavns Universitet blev Limfjordsmuseet i Løgstør den første markante demonstration af jubilarens faglige evner, museale visioner og lederegenskaber. En vikarperiode på Vikingeskibshallen i Roskilde gjorde det faglige felt bredere, inden dansk søfartshistories hovedmuseum på Kronborg kaldte på den stadig unge historiker. Med ham i direktørstolen lå der, ved vi jo i dag, et kvart århundredes lykkelig forening i bestræbelserne på – gennem en udbygget faglig fundering og profilering – at skabe basis for en spektakulær udvikling af søfartsmuseet.

Den faglige profil blev ikke mindst skærpet gennem udgivelsen af Dansk Søfartshistorie, hvor Hans var medredaktør og med eget forfatterbidrag bidrog til værket, der er blevet emnets danske hovedværk.

Skibsbevaringsfonden er et andet væsentligt resultat af Hans' indsats og har betydet sikring af væsentlig maritim kulturarv. I fagets internationale perspektiv har jubilareren kastet glans over nationen, ikke mindst gennem sin indsats i de maritime museers internationale sammenslutning, International Congress of Maritime Museums, ICCM.

Det ligger som en latent og uimodståelig

trang i jubilarens personlighed at sige sin mening. Ikke sårende, og ikke unødigt provokerende, men roligt og velformuleret. Kombineret med den før omtalte evne til at læse vejret og navigere derefter har det helt naturligt bragt ham ind i museumspolitiske fora og gerne som den, der fører ordet.

Formandskab i amtsmuseumsråd, Dansk Kulturhistorisk Museumsforening og Statens Museumsnævn har været podier, hvorfra Hans har bidraget markant til den danske museumsdebat. Det gjorde han også som mangeårig medredaktør af tidsskriftet Danske Museer. Der er en vis tryghed forbundet med synet af Hans Jeppesen rejsende sig i en museumsforsamling, gribende mikrofonen og begynde med sætningen: »Jeg kan ikke lade være med ...«. Så ved man, at der nu kommer et udsagn, som

ingen af os bør undlade at overveje.

Det faktum gælder i øvrigt i det hele taget, for man kan ikke undgå at blive opmærksom på omfanget af personligheden. Hans er i høj grad til stede der, hvor han opholder sig.

Han er både en faglig dynamo, en markant og utrolig hjælpsom kollega, et præcist og velartikuleret pejlemærke for os alle – kort sagt: en pryd for standen. Fejlfri skal man ikke kalde noget levende menneske – men de få nødvendige korrektioner gemmer vi til de stille stunder, hvor Hans indtræder i privatlivets fred og bl.a. runder pynter ved Fur med sin Kirsten. Eller kærligt – stadig med sin Kirsten – overgiver sig til kredsen af hengivne venner. Må en af dem her sende en kærlig hilsen på jubilæumsdagen.

*Frank Birkebæk*

*Redaktør Hanne Løfqvist; forfatter Helene Bruhn:*

## Seks år på langfart – en dansk dames oplevelser 1889-1895

*I mange år stod der i al ubemærkethed to gamle kister oppe på det store loft helt oppe under taget i Kolstrup 11/Callesensgade 1. Da huset skulle tømmes i 2002, så vi, at der stod noget på dem: J. Bruhn 1864 og Helene Bruhn, Apenrade. Og frem dukkede så efterhånden historien bag de to gamle skibskister og de personer, der havde ejet dem.*

*Helene Bruhn (1859-1937) var født Junggreen. Hendes far var den kendte sønderjyde J. P. Junggreen. Hun blev gift med Jacob Bruhn, som var min oldemors bror. Han blev kaptajn på briggen MIDDELHEUS og med den sejlede de fra Hamborg 1889 på langfart. Helene beskriver levende alt det, hun oplever. Med sin flotte håndskrift og på fejlfrit dansk har hun skrevet 85 sider i stilet hæfter fra Bo Bojesens Boghandel i Åbenrå. Det var jo i tysk tid, men hun havde gået i Juhlers danske privatskole i Åbenrå. I 1895 rejste hun hjem fra Valparaiso. Hendes mand Jacob Bruhn forsvandt senere sporløst i Argentina. Kun hans skibskiste vendte hjem til Åbenrå.*

*Min mor, Hanne Dahlkild, fortæller i sine erindringer fra barndomstiden i Kolstrup 11 om tante Lene »Musik«, som boede i den lille lejlighed på 1. sal. Hendes ting var ikke prangende. Et klaver og et stort skibsbillede af et Åbenråskib fortalte om hendes interesser og skæbne. Hun gav børnene klaverundervisning, og hver jul samlede hun dem omkring et lille juletræ. Hen-*

*des største ønske var, at børnene kunne spille til en dansk sang og en glad polka – uden at gå i stå.*

*Tante Lene havde tit familiebesøg og holdt klub-eftermiddag hver onsdag hele året rundt. Her blev der drukket kaffe, sunget danske sange og strikket halstørklæder og sokker til sømandsmis-sionen og pakket gaver til jul til danske søfolk i fremmede havne.*

*Hanne Løfqvist*

Den 30. April 1889 gik vi fra Hamborg til Papalembang paa Sumatra med Briggen »Middelheus«. Jeg husker ikke, hvor stor den var, men ved kun at det var et mindre Skib. Kahytten var kun lille, men ret hyggelig med Sofa, Bord, Klaver og et Skab.

Den første Forskrækkelse, jeg havde, var i Kanalen, hvor der jo altid er en voldsom Trafik. Da det blev henimod Aften og alle Lysene straaledede fra de store Dampere, saa det ud, som de kom lige ind paa vort lille Skib; som Sejlskib skulle vi jo styre vor Kurs, og saa saa det undertiden ud, som Dampskibet kom lige ind paa os for saa at vige i sidste Øjeblik. Det varede 1 1/2 Dag, derefter var vi ude i rum Sø, og saa havde vi jo Plads. I den biscayiske Havbugt havde vi stærk Dønning (uroeligt Hav). Jeg syntes det



Brigskibet J. H. MIDDELHEUS af Esbjerg, malet 1889 af Alfred S. Jensen. Billedteksten under skibet lyder: »J. H. "Middelheus" af Esbjerg ført af Capt. Bruhn 1889«. Signeret Alfred Jensen 1889, Hamburg. (Maleri H&S)

*The Brig MIDDELHEUS of Esbjerg, painted 1889 by Alfred S. Jensen. The text under the ship reads: »J. H. "Middelheus" af Esbjerg ført af Capt. Bruhn 1889«. Signed Alfred Jensen 1889, Hamburg. (Painting DMM)*

var forfærdeligt, men saaledes var det altid og havde intet at betyde.

Derefter kom vi i Pasaten, en god jævn Vind for Skibene, hvor vi havde alle Sejl oppe baade Nat og Dag og saa nærmede vi os Æquator; længe før blev der talt meget om, hvem der skulle døbes, d.v.s. hvem der ikke før havde passeret Linjen; foruden mig var der en Letmatros; der blev fortalt forfærdelige ting om, hvad der skulde skee.

Da vi saa skulde passere Linjen (det var imidlertid bleven ganske stille, saa næsten

alle Sejl var gjort fast) skulde Matrosen først døbes. Han blev bundet for Øjnene, indsmurt i Tjære og blev derefter sat paa et Bræt over en stor Balje Vand, derefter trak de Brættet bort under ham, saa han faldt baglænds ned i Vandet, men blev straks hjulpet op af Matroserne. Saa kom min Tur, ogsaa jeg blev bundet for Øjnene og skulde saa løbe over et Tov, som skulde forestille Linjen eller Æquator. Da jeg var kommen over det, blev jeg overhældt med store Pøse Vand af Matroserne fra alle

Briggen J. H. MIDDELHEUS eller, som den ofte omtales, bare MIDDELHEUS var et ældre skib, da det blev købt af Jacob Bruhn i 1889. Det var bygget af egetømmer i Brake ved Elben i 1871. Skibet blev døbt VON ROON, og længden var 113,8 fod, mens tonnagen var brutto 282 og netto 270 tons.

De lidt større skibe fra Åbenrå var anpartsskibe, og mon vi ikke kan gå ud fra, at agent og tobaksfabrikant Johan H. Middelheus havde en væsentlig part i skibet. Johan H. Middelheus var stedfader til Helene Bruhns far, Jens Peter Junggreen, 1827-1886. Familien Junggreen var stærkt dansksindede, så da Åbenrå efter 1864 var tysk, blev skibet hjemskrevet i Esbjerg som den da sydligste danske havneby.

Da Jacob Bruhn overtog VON ROON fra ejeren V. C. Koch, skiftede skibet navn til J.H. MIDDELHEUS, men det står opført i skibslisten i 1891 uden kendingsbogstaver, og J.H. MIDDELHEUS synes heller ikke at være blevet registreret i Hoved-Skibsregistrerings-Protokollen ifølge Handels- og Søfartsmuseets kopi af protokollen. Den 18. marts 1893 bekræftes i protokollen salget af det havarerede skrog i Valparaiso for £ 1.120. Det skiftede da navn til LUCAY.

Maleriet af skibet er et portræt udført i Hamburg af Alfred Jensen 1889. Maleren, Alfred Serenius Jensen, 1859-1935, var født i Randers og gik til søs som sejlskibssømand. I Hamburg blev han »opdaget« som skibstegner, og en tysk reder bekostede en forberedende kunstnerisk uddannelse for ham. I 1884-1885 modtog han undervisning hos en kunstner, og derpå gik han atter til søs for at tjene til en etablering som kunstner. I 1889 tog Alfred S. Jensen fast bopæl i Hamburg, og portrættet af J.H. MIDDELHEUS er hans tidligst kendte arbejde. Alfred Jensen døde 29. juni 1935 i Hamburg og blev begravet samme sted.

Karakteristisk for skibsportrætgenren er skibet tegnet i alle detaljer; der er sat lidt flere sejle, end det oprækkende uvejr ville tillade, og Dannebrog vajer under gaffelen, selvom nationalitetsflaget normalt kun blev hejst i havn. Hele besætningen er antydnet som sorte skygger. Der kan tælles otte personer, hvilket var det normale for en brig. Kulissen er klippen Helgoland og flere af tidens skibstyper, også et dampskib, anslår stemningen og fortæller om et skib, der forlader Hamburg for en langfart, hvis endemål endnu ikke kendes.

Billedet er bestilt og helt eller delvis betalt ved afsejlingen fra Hamburg. Vi kan se både af malerens anførte tekst og af Helene Bruhns beretning, at skibet i daglig tale blev kaldt MIDDELHEUS. Hvem der så har afhentet maleriet ved vi ikke, men der kom mange Åbenråskibe til Hamburg. Formodentligt er det afhenteren af maleriet i Hamburg, der har bedt Alfred Jensen om at tilføje de to manglende forbogstaver, J.H., til navnet MIDDELHEUS. Fhv. museumsinspektør Hanne Poulsen, september 2006

Sider. Jeg slap altsaa nemmere fra det. Begge var vi drivvaade og maatte fuldstændig klædes om. Bagefter festede vi saa med Smørrebrød og Punsch.

Vi sejlede derefter over til Sydamerikas Østkyst og ned langs Afrikas Vestkyst. Da vi nærmede os Cap Haab, begyndte det urolige Vejr. En Aften mens vi sad og skaffede, som det hedder paa Sømandssproget, slog en høj Sø over Skibet. Vandet kom ned i Kahytten, hvor vi sad, saa vi styrtede imellem hinanden. Mændene op paa Dækket, og da de kommer forud, er der slaet et stort Hul i Skibet og den ene Mast var slaet løs. Alle Mand paa nær Rorsmanden maatte i gang med at tætte Hullet; det var forfærdeligt. Manden ved Roret blev slaet ned og fik Benet beskadiget. Han blev lagt ned i Kahytten paa Sofaen. Vandet skulpede frem og tilbage i Kahytten (det kunde jo ingen Afløb faa). Jeg ved ikke hvad jeg gjorde af mig selv; den stakkels Matros laa og klagede. Først da de var færdig med Arbejdet forude, blev han hjulpet.

Rejsen til Palembang kunne ikke fortsætte, da der nu kun var 1 Mast. I flere Uger stormede det voldsomt. En dag sagde min Mand om jeg ikke vilde op paa Dækket og se de høje Bølger. Vort lille Skib laa nede imellem Bølgebjerge, der stod som en høj Mur om os. Sejl kunde vi ikke føre. Kun et eneste som var rebet (kun et halvt Sejl).

Det blev saa bestemt at vi skulde gaa til Port Natal paa Østkysten af Afrika for at reparere Skibet og det tog lang Tid inden vi kom derop.

### *Port Natal*

Sammen med os kom et tysk Skib og Dagen



Foto af familien Bruhn fra 1874. Kaptajn Jacob Bruhn er drengen midt i bagerste række.  
(Foto Hanne Løfqvist/Heinrich Callesen)

*Photo from 1874. Captain Jacob Bruhn is the boy in the middle of the back row.  
(Photo: Hanne Løfqvist)*

før vi kom ind havde vi signaliseret sammen. Ved Port Natal er en stor aaben Rhed; for at komme i Havn maa Skibene over en Barre (Sandbanke). Er et Skib for dybt lastet, maa det først losse noget af Ladningen ude paa Rheden, da det ellers ikke kan komme over Barren. Det var tilfældet med det tyske Skib og det maatte derfor ligge Natten over (vi kom dertil henimod Aften) ude paa Rheden. »Middelheus« kunde nok komme over, saa vi kom i Havn. Ud paa Natten blæste der en stærk Storm; det tyske Skib forliste med Mand og Mus. Den næste Dag laa Kysten fuld af Vragstumper; var vi ikke kommen ind, havde vi delt samme Skæbne.

Er vi først over Barren, saa er Indsejlingen meget intressant. Befolkningen der er jo Negere og deres Huse eller Hytter ligner Bikuber; de sang og trommede paa nogle skrækkelige Instrumenter. Dagen efter gik vi iland og naturligvis først op til den danske Konsul, som var en Englænder; hans Frue var fra Helsingør, og hun blev glad for at se en dansk Dame saa langt borte fra Hjemmet og jeg ikke mindre; der kom jeg ofte mens jeg var i Port Natal fra August til Oktober. Vi kom dertil i Begyndelsen af Foraaret og alt var saa smukt. Jeg synes at Solen skinnede altid der. Natal er engelsk; det var en køn By; særlig husker jeg en meget bred Gade med engelske Butikker paa den ene Side og arabiske paa den anden Side. En Dag kom jeg op paa et Torv, hvor Negerpiger stor opstillet i Række; de var tilsalgs, saa der kunde en Neger købe sig en Kone.

I Oktober sejlede vi atter derfra for at gaa til Palembang. Den 24. December (Juleaf-

tensdag) laa vi med stille; vi var ikke langt fra nogle Øer, men vidste jo ikke, hvorledes Befolkningen var. Da vi gerne vilde have lidt Proviant til Juleaften gik Halvdelen af Skibets Folk bevæbnet med Pistoler og andre Vaaben iland med Baaden, for at tilbytte sig hvad de kunde faa af Proviant. De kom saa ombord med Høns, Bananer, Kokosnødder og grønne Grene til at pynte med til Juleaften og glade var de, da de atter var ombord. Vi fik derved en dejlig Juleaftensmad; det var første gang jeg fejrede Jul ombord.

Nu nærmede vi os Sumatra og i Sundastrædet fik vi hver Aften ved Solnedgang nogle voldsomme Byger, Sumatrasqualls, som kastede Skibet fra den ene Side til den anden, saa man næsten troede vi skulde vende helt om (kapseise i Sømandssproget). Det gjaldt om at faa Sejlene helt gjort fast inden Bygen kom, og den kom altid saa forfærdelig hurtig; derefter var det igjen fint Vejr til den næste Aften; det hele varede i 1/2 Time.

Vi naaede saa Indsejlingen til Palembang; det var en Flod med Urskov paa begge Sider. Aberne hang i Træerne i hinandens Haler og de vilde Dyr brølede i Skovene, som ved Nattetid var meget uhyggeligt. Opad Floden maatte Skibet drive med Strømmen og naar Strømmen vendte maatte vi ankre. Undertiden drev vi lige ind i Buskene, saa maatte Matroserne i Baaden for at hale os ud igen. Det var en spændende og intressant Tur.

### *Palembang*

I Begyndelsen af Januar 1890 kom vi til Palembang (hollandsk Besiddelse). Ind-

byggerne er Malayer, Chinesere og Arabere og maaske 120-130 Europæere foruden Børn i alt henved 50.000 Indbyggere. Europæerne er mest Hollændere; her er hollandsk Militær. Byen bestaar af en lang Gade (rødt Sand), hvor alle Chinesere og Malayere har Butikker. Naar Gaden holder op er der smukke Alleer. Guvernøren bor i et dejligt Hus med Have og Anlæg; der er ogsaa Kasernen. Europæerne bor alle i Nærheden af hinanden. Malaykvarteret er vildt, halvt og helt nøgne Børn, Dyr og Mennesker i skøn Forening. Her er dejlige Skove med alle Slags udenlandske Træer. Paa Grund af Varmen kan man ikke bevæge sig ret meget om Dagen; min Mand har et par Gange lejet en lille Vogn og vi har da kørt et Par Timer omkring; vi maa dog ikke køre for langt ind i Skoven, da man der kan risikere at møde Tigere.

Først Kl. 6 naar Solen er nede, kommer Folk frem. De klæder sig da i europæisk Dragt for at spadsere og gøre Visitter fra 7-9. Naar de kommer hjem, klæde de sig atter i ostindisk Dragt, som for Damernes Vedkommende bestaar af et snævert broget Skørt (Sarong) en Slags hvid Frisertrøje, der til bare Fødder i kinesiske Tøfler. Her er 3-4 tyske Familier, som alle har været meget venlige imod os. Hos en italiensk Familie, som kan tale Engelsk har vi været 2 Gange til Middag Kl. 9. Fruen og jeg var en Dag ovre paa den anden Side Floden i en Kano, for at gøre forskellige Indkøb i Chineserbutikkerne, som jeg skal have med hjem til Erintring om Palembang. Om Aftenen er vi enten bedt ud eller ogsaa er her nogen ombord. Vi sidder da paa Dækket med Lampen og faar et Glas Limonade eller Vin.



Fru Helene Bruhn født Junggreen. Årstallet for fotoet er ikke kendt, men det kunne være et erindringsfoto taget, før hun som nygift begyndte sin verdensomsejling med MIDDELHEUS.

(Foto Institut for Sønderjysk Lokalhistorie, Åbenrå)

*Mrs. Helene Bruhn née Junggreen. The year of the photo is unknown. It could be a remembrance picture taken before she as newly married began her voyage on board MIDDELHEUS.*

*(Photo: Institute for Southern Jutland's Local History, Åbenrå)*

### *Chineserbryllup*

Igaar var vi til et Chineserbryllup, som jeg skal fortælle lidt om. Et ungt Chineserpar havde haft Bryllup for 8 Dage siden; hver Aften var der Fest og nu sluttede det med Europæerne. Der skulle komme 70-80 Mennesker og jeg var meget spændt paa, hvordan det hele skulle gaa for sig. Jeg klædte mig i min fineste Dragt, hvid Kjole med blaat Livbaand, og saa blev vi Kl. 8 hentet i Vogn til en hollandsk Familie som vi skulle følges med; derfra sejlede vi saa sammen med flere i en stor Baad over paa den anden Side Floden.

Da vi ankom til Stedet spillede Musikken; vi blev modtaget af en gammel Chineser, Brudgommens Fader, som gjorde Gildet. Først kom vi ind i et stort Værelse, hvor der stod Spilleborde, for resten helt europæisk, derfra ind i en Sal, hvor der skulle danses, og tilsidst ind i et stort smukt møbleret Værelse; midt paa Gulvet et Bord med fine Tærter, en med et Brudepaar i Toppen og andre med Roser, ligesom hjemme. Da vi havde hilst paa de forskellige Chineserkoner, Mødre og Bedstemødre, satte vi os alle i en Rad, Herrerne paa den ene Side og Damerne paa den anden. For hver Gang der kom en Baad, spillede Musikken og da vi alle var komne, blandede Selskabet sig imellem hinanden.

Først blev der budt Chatreuse omkring og derefter Kaffe i fine kinesiske Kopper og saa begyndte Dansen. Alle unge Piger var i hvide Kjoler; som altid var der ogsaa der mangel paa Kavalerer. Jeg maa nu fortælle om Brudeparret. De blev ført ind af en gammel Chineserinde, sad støt paa en Stol med nedslagne Øjne. Brudgommen



havde en violet Silkebluse paa, lyseblaa Silkebukser, hvide Strømper, sorte Sko samt en lang karmoisinrød Pidsk. Deres Haar er oftest temmelig kort, hvorfor de fletter noget andet ind, enten blaat, brunt eller rødt. Bruden havde en Krone paa Hovedet af Guld og Sølv, Masser af Blomster, Smykker og Brillianter, paa Fingrene havde hun kostbare Ringe.

Da de havde siddet til Eftersyn, forsvandt Bruden og kom ikke frem mere, medens Brudgommen blandede sig i Selskabet. Bruden opholdt sig i et Værelse for sig selv, hvorfra hun kunde se, hvorledes vi andre morede os. De ældre spillede Kort og vi yngre Koner sad og passiarede, dansede af og til og morede os dejligt. Der var saa oplyst og det hele var saa festligt. Chineserne holdt sig helt i baggrunden, da Festen kun var for Europæerne. Kl. 2 1/2 var vi atter ombord, og det var morsomt for os at have overværet denne Fest.

I Begyndelsen af Februar er det kinesisk Nytaar, hvortil vi gik omkring i de kinesiske Hjem og ønskede godt Nytaar, fik The og forskellig Slags Bagværk, som smagte afskyeligt. I et af Hjemmene saa jeg et stakkels Menneske, som var halvt Mand halvt Kvinde; hun holdt til hos Kvinderne og blev omtalt som »die unglückliche Frau«.

#### *Rejsen til Samoa*

I Marts 1890 afgik vi fra Palembang til Samoa. Jeg var ikke glad for at skulle dertil, da der Aaret i forvejen havde været en forfærdelig Orkan, hvor flere store Krigsskibe baade engelske, tyske og amerikanske gik under med hele Besætningen. Rejsen til Samoa varede i 5 Maaneder; under gode

Vejrforhold kunde Reisen gøres i 3 Maaneder. Vi var udprovianteret for 4 Maaneder, men da denne tog 5 Maaneder, maatte vi i den 4de Maaned begynde at spare paa Provianten. Der blev saa undersøgt hvor meget vi havde tilbage og derefter fik enhver sin bestemte Ration daglig. Matroserne, som skulde være paa Posten baade Nat og Dag skulde saavidt muligt ikke mærke noget til Rationeringen, men vi agter, Kaptainen, Styrmanden, Baadsmanden og jeg fik kun vor tildelte Portion. Der maatte tænkes meget paa at spare paa Vandet. Vi fik en Kop Kaffe om Morgen og en Kop The om Aftenen; desuden skulde der jo bruges til Maden, hvad der ikke kunde koges i Saltvand. Drikkevand var der ikke tale om at faa, heller ikke til at vaske sig i; var man tørstig trøstede man sig med Eddike af Picklesflaskerne og det var jo ikke meget lædskende.

Da Samoa ligger paa omtrent 12-14 Gr. Sydbredde sejlede vi naturligvis paa de varme Breddegrader, hvor der ofte var stille. Efterhaanden som Tiden gik, begyndte vi at føle Underernæringen eller Sulten, og da vi engang i det Fjerne saa nogle Øer, blev der holdt Raad om vi skulde prøve paa at anløbe dem, for at faa Proviant. Da det ikke var umuligt at der var Menneskeædere der, blev det opgivet. Min Mand spurgte mig, om jeg vilde ofre mine Smykker, hvis det kom saavidt, hvilket jeg naturligvis gerne vilde. Heldigvis kom der undertiden en Slags store Fisk (Springere) i Nærheden af Skibet. Matroserne fangede flere Gange en. Kødet smagte som fersk Kød. Vi levede da højt paa Springerbøf til et Maaltid. Dog var det kun et bestemt Stykke af Fisken, der

kunde bruges, det andet blev kastet overbord, men saa havde vi da den Dag faaet et godt Maaltid.

Sejladsen i det stille Hav var fraset den langsomme Fart og Rationeringen en vidunderlig Oplevelse. Jeg opholdt mig næsten altid paa Dækket og hvem der ikke selv har prøvet det kan ikke sætte sig ind i de forskellige Oplevelser. En Dag mens jeg sad paa en Luge midtskibs fløj der nogle Flyvefisk (som smaa Sild) over i mit Skød; idet de hæver sig over Vandfladen i Stimer kan de blive kastet over paa Skibet. De blev stegt til mig og smagte dejligt. Aftnerne paa Dækket var vidunderlige og naar jeg sad og betragtede Stjernerne og da særlig Karlvognen, saa maatte jeg tænke paa at den kunde de ogsaa se hjemme, og det var en dejlig Tanke. Syd for Æquator saa vi Sydkorset som jo ikke ses paa de nordlige Bredegrader.

### *Samoa*

Efter 5 Maaneder naaede vi saa Samoa i August; det er den længste Sørejse jeg har gjort. Interessant er det, naar man efter Beregningen skal kunde se Land. En Matros klatrer da op i Masten og derfra ser han saa Land og dejligt er det efter saamange Maaneder atter at skulde komme i Havn. Dog det første Syn der mødte os var Vragene af 5 Krigsskibe der laa med Bunden ivejret; forfærdeligt at tænke sig, at størstedelen af Besætningen blev spiddet paa Korallrevene.

Samoa eller Skipperøerne ligger paa omtrent 15 Gr. Sydbredde, saa der var meget varmt. De bestaar af 4 store og en Del mindre Øer. De to er tysk Besiddelse.

Savai og Upolo med Hovedstaden Apia, de to andre er amerikanske; vi gik til Apia. De Indfødte kaldes Kanakker; det var den første Sydhavsø, jeg var paa, og jeg syntes det var vidunderligt. En lang Gade gik langs med Havet med Huse mest paa den ene Side, hvor Europæerne boede, saaledes at man altid saa Havet. De Indfødte havde deres Hytter imellem Buskene; der var imellem de Indfødte ogsaa nogle Chinesere, og en Blanding af Kanakker og Chinesere var noget af det styggeste jeg har set; de blev foragtet af Samoanerne og maatte bo paa et eget Omraade.

Vi traf i Apia en jødisk Familie Rosenberg; han var fra Aabenraa og hun fra Hamborg (havde ogsaa været i Aabenraa); hvor var det rart for mig derude paa Sydhavsøerne at kunde tale om min Hjemstavn.

Hr. Rosenberg havde en Butik med lidt af alt, særlig for de Indfødte, som gik ud og ind og saa paa Varerne; der var ingen Dør, saa de gik lige ind fra Gaden.

Af hvide Damer var der 13 engelske og tyske. Det var morsomt at sidde paa Rosenbergs Balcon og betragte de Indfødte som var rigtige Naturmennesker. En dag saa jeg ligeoverfor et Par Indfødte; om dem blev fortalt at Manden var bleven ked af sin første Kone, fordi hun var for gammel (26 Aar). Hun fik saa Reisepas og han tog en paa 16 Aar; efterhaanden blev han ogsaa ked af hende og vilde gerne have den første igjen, men hvad det blev til ved jeg ikke.

Naturen var meget smuk med dejlige Palmeskove. Jeg husker en Dag jeg var ude at spadsere med en Captainskone (hun var Datter af en halfcaste Far og en indfødt Mor, var altsaa  $\frac{3}{4}$  sort og  $\frac{1}{4}$  hvid). Da vi

gaar igjennem Skoven, ser vi en Kanak løbe op ad en Palmestamme, saa let som en Kat; i et Øjeblik var han oppe i et højt Palmetræ, hvorfra han kastede Cocosnødder ned og sagde saa noget til Captainsfruen; jeg spurgte da hvad han sagde. Han siger at vi hvide Damer har det godt. Jeg tænkte, hun var stolt over at kaldes en hvid Dame.

Samme Frue var gift med en tysk Captain, som sejlede til de vilde Øer, hvor der kun var Indfødte. Saamange som Skibet kunde rumme blev lokket ombord, kom strax ned i Lasten, hvor de blev lukket inde til Skibet var ude i rum Sø. De blev bragt til Samoa, hvor de i 3 Aar blev brugt til at arbejde i Plantagerne. Om de fik andet Vederlag end Føden veed jeg ikke. Penge kendte de jo ikke og Klæder havde de ingen Brug for.

Efter 3 Aars Forløb blev de atter bragt tilbage, dog ikke til deres egen Ø, og saa gik Skibet til en anden Ø for at hente en ny Ladning Mennesker. Om samme Captainsfrue, som jeg syntes rigtig godt om (igjennem Manden havde hun tilegnet sig lidt Civilisation) kan jeg fortælle, at naar Skibet kom til Samoa, gik hun strax ombord til sin Mand. Om Aftenen gik de saa iland og boede hos hendes Forældre, hvis Hytte laa inde mellem Buskene, med en ganske lav Indgang, saa man næsten maatte krybe derind. Der var Maatter paa Gulvet og for den hvide Families Skyld var der nogle Kurvestole og en Seng, udover det Intet. Kanakkerne sover kun med et Stykke Træ som Hovedpude. Naar de opholdt sig i Kanakkerhjemmet, var de Kanakker og hun følte sig allergladest der.

En Dag var vi paa Picknick oppe paa et højt Bjerg, hvorfra vi havde en dejligt

Udsigt over det store Hav. Vi red igjennem smukke Palmeskove. Da jeg aldrig før havde været paa Hesteryg, følte jeg mig ikke saa helt tryk; dog hjemad var det værre, idet det begyndte at regne, og samtidig gik det nedad Bakke; naturligvis red jeg imellem 2 andre, saa der skete mig jo intet.

Om en tysk Læge paa Samoa blev der fortalt, at han havde giftet sig med en Indfødt. Som Barn lod han hende bringe Ny Zealand, hvor hun kom i Skole og lærte alt, hvad der behøvedes som fremtidig Doktorfrue og der blev sagt at hun var en virkelig dannet Dame.

Fra Samoa gik vi til en mindre Ø, som hed Niuafo, hvor vi skulde hente Copra (smaat skaarne Kokosnødder), som bruges til Sæbe og Olje.

#### *Niuafo*

Niuafo er en lille Ø med omtrent 1000 Indbyggere.<sup>1)</sup> Pladsen, hvor vi skulde til hed Angaha med 200 Indbyggere. Der var kun 3 Europæere paa hele Øen, saa jeg vakte formelig Opsigt, da jeg først var den anden hvide Dame, der havde været paa Øen. Niuafo er en Klippeø, hele Kysten er Klipper og Sten, hvor Brændingen naturligvis er forfærdelig. Her er kun et bestemt Sted, hvor man kan ankre, hvorfor én af de smaa Kuttere fra Samoa maa gaa herved for at være de store Skibe behjælpelig. Da Kutteren ikke var her maatte vi prøve paa det selv. Inde fra Land blev der raabt: Lad gaa Anker, men der var ingen Bund; altsaa maatte Ankeret op igen og vi atter tilsøs. Næste Gang gik det ligesaa. 3die Gang ser vi Kutteren og den gaar da foran os hen til Ankerpladsen.

Det var en meget farlig Havn og aldrig er et Skib gaaet derfra uden at have mistet et eller flere Ankre, idet Bunden er Korall, som ikke kan holde Ankrene. Her laa vi i 6 Dage og det gik i en Fart med Ladningen. Vi nærmede os nemlig Fuldmaane og da der med denne plejer at komme Storm, saa bliver der gjort alt hvad der kan, for at faa Skibet bort forinden. Den Dag vi var færdige tog det til at blæse ind paa Land og saa var det Tid at komme bort. Altsaa begyndte de at hive Anker, som viste sig umulig at faa op; over 20 Mennesker sled af alle Kræfter, endelig ser de Ankeret, men foruden vort Anker var der endnu 2 andre. Da vi ikke kunde faa dem alle 3 op, maatte vi lade dem gaa tilbunds igjen og saa gik vi tilsøs.

Men nu skal jeg fortælle om min Landgang paa Niuaifu. Da det en Dag var stille spurgte min Mand om jeg havde Mod til at gaa iland, hvilket jeg nok havde. Jeg kom saa i Baaden, men jo mere vi nærmede os Stedet, desto mere benovet blev jeg; thi Brændingen er selv med stille Vejr forfærdelig; man maa igjennem den og saa være klar til at hoppe op, naar Baaden sættes paa Land. Der var dog saa mange Hjælpere, saa jeg blev løftet op. Saa stod jeg da i god Behold paa Klipperne. Vi gik først op til Agenten for Firmaet, hvor de andre 2 Europæere ogsaa var, begge Englændere. 2 af de hvide Mænd havde indfødte Koner, hvoraf den ene er lidt civiliseret, idet hun af og til har været i Samoa og det har meget at sige her.

Det ene Sted spiste vi til Middag og derefter gik vi en Tur sammen med de to Englændere. Øen er 5-600 Fod høj og vi var oppe paa det højeste Punkt. Vi gik rundt

om hele Øen igjennem Skov af Kokosnøddetræer, Appelsintræer, Bananbuske og andre. Hele Tiden gik vi opad Bakke og da vi var højest oppe, havde vi en meget smuk Udsigt. Til den ene Side Havet og Husene dernedeved, og til den anden Side var der en stor Sø med 3 mindre Øer i og bagved igjen Havet; det var vidunderligt smukt.

Niuaifu er en Vulcan, som regelmæssigt bryder ud hvert 4de Aar. Beboerne flygter da op paa Toppen; sidste Gang varede det i 19 Dage, men ingen Mennesker omkom. Alligevel bygger de altid igjen deres Huse paa samme Sted.

Da vi var kommet op paa Toppen, var vi meget tørstige og til vor store Glæde ser vi et lille Kokosnødtræ, hvor vi kunde naa Frugten; Melken er forfriskende og smager som den dejligste Limonade. Længere borte sad der 3 Mænd, som løb op af de høje Stammer og kastede Nødderne ned til os. Paa Vejen var vi inde i en Indfødts Hytte; den er aflang, flettet af Træernes Bark med en Aabning til den ene Side; der er ingen Vinduer, ingen Møbler eller nogen Ting, alt i et Rum; der var ingen og saa gik vi videre. Derefter var vi inde i en Kirke, et stort aflangt Hus, som var nydelig flettet og lavet indvendig; ikke et Søm bruges dertil, alt er flettet; der var ogsaa et lille Alter og Kirken er katolsk.

Da vi kom hjem, var vi dygtig trætte, men en ganske dejlig Tur havde det været; 2 Timer havde vi gaaet og det er jo meget for »Søfolk«. Her findes de største Kokosnødder i Verden. Skallerne laves pæne og glatte baade indvendig og udvendig og de bruges som Drikkekar.

Her saa jeg ogsaa hvorledes de lavede en

Drik (Kava), hvortil bruges Roden af en bestemt Plante, som tygges af indfødte Kvinder, spytted ud i en Kokosskal, hvor den blandes med Vand og saa er Drikken færdig; der blev sagt at den var let berusende. Jeg fik 2 Skaller forærende, desuden et Lavasmykke, Broche, Halsbaand, Armbaand og Ørenringe. Halsbaandet bestod af større og mindre Medailloner, forbundet med Sølvkæder. Det var meget smukt. Jeg havde et større Selskab af Piger og Koner ombord, som blev trakteret med Chokolade og Macroner, og da jeg byder én af dem Kagerne tager hun dem alle og pakker dem ind i et Tørklæde.

Det er mærkeligt den Forskel der er paa Beboerne paa de forskellige Øer; paa Samoa og Niuafo var de smukke; man saa sjeldent et ikke kønt Ansigt. Her hvor vi nu er paa Tongaerne er det derimod sjeldent at see et kønt Ansigt; de er saa brednæsedede og klodsede og heller ikke saa høflige, som paa de andre Øer.

#### *Tongaerne*

Fra Niuafo gik vi den 28ende August og kom til Tongaerne d. 7ende September. En Nat havde vi en slem Storm ved Fuldmaane og da var jeg uhyggelig tilmode. Sejladsen herop til Vavau var meget smuk. Vavau eller Tongagruppen bestaar af mange smaa og én større Ø Vavau, ialt 14. Vi sejlede ind imellem adskillige af de smaa Øer, hvor der kun var ganske smalt. Da vi havde god Vind, varede det hele kun 3 Timer, medens det til andre Tider kan tage 6-8 Dage. Vi ligger her som paa en lille Indsø, rundt omkring omgivet af Land, saa vi ligger fredeligt og godt.

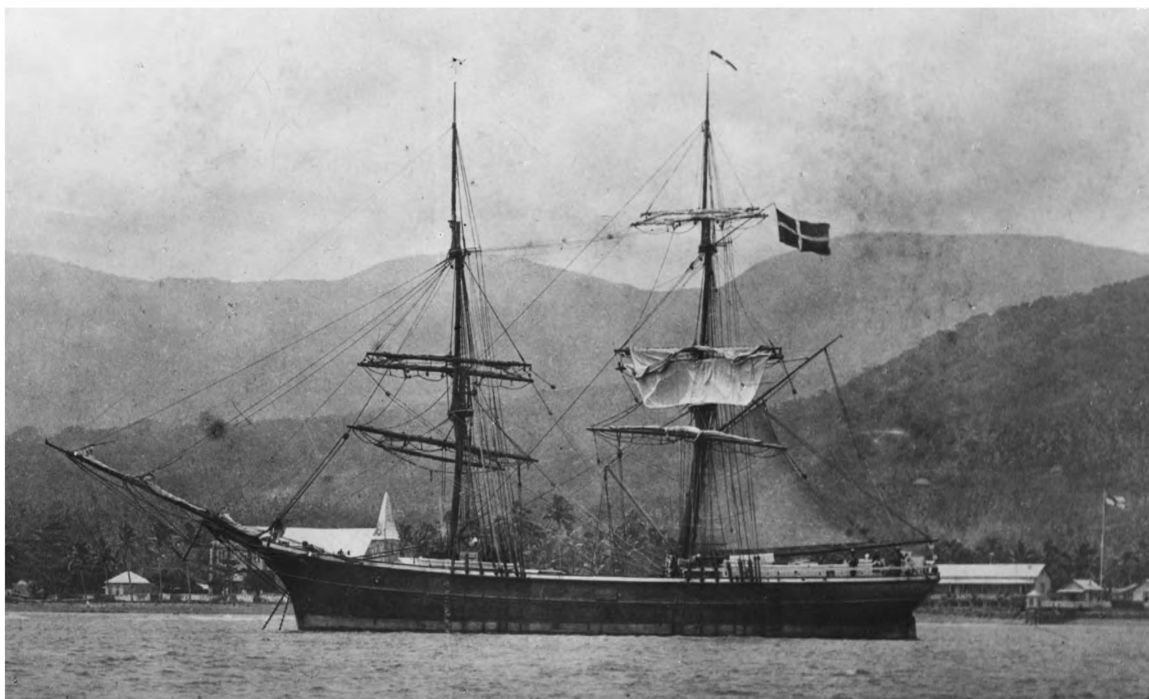
Byen her hedder Nei-a-fo; her er omtrent 50 Europæere. Vi gik strax i Land og gjorde Visit hos Købmanden, som er en Tysker; hans Frue er engelsk. Der blev vi inviteret til om Aftenen og havde det rigtig hyggeligt, fik dejlig Sang og Musik.

Dagen efter var vi iland, for at se Byen. Alle Europæernes Huse ligger ved Vandet, foran Købmandens Hus var der en lille Have med Roser og Nerier. Ellers er der som paa Niuafo ingen Gader, kun Stier, som en almindelig Markvej. Der er mange Appelsintræer, da Appelsiner er Hovedudførselen herfra, derefter Copra. Det var saa dejligt at gaa imellem Appelsintræerne, som var fulde af dejlige store Frugter, mange vare faldne ned og vi samlede op; selv Svinene, hvoraf der er en Mængde paa Øen, spiste deraf. Man bliver hurtig ked af Appelsiner herude, vel nok fordi de er her altid hele Aaret rundt. Flere af Europæerne har Butikker med alt muligt, men det er meget dyrt.

De Indfødte betaler med Appelsiner eller Copra. Penge har ingen Værdi for dem, arbejde gider de ikke, da de har hvad de behøver, Svin og Grise, Kokosnødder, Appelsiner samt Brødfrugt og saa har de nok.

Min mand vilde gerne købe en lille Gris til at spise her ved Land, men det har næsten ikke været ham muligt at faa én for Penge, da de hellere vil have deres Grise end Penge. Europæerne lever næsten udelukkende af preservevet Kød, da her ingen Køer eller Faar findes.

Min Mand er i Dag paa en ridetur igjennem Øen, som er den største Fornøjelse for ham ved Land at ride; gid jeg ogsaa



Briggen J.H. MIDDELHEUS til ankers ved en Sydhavso 1891-1892. Fotografen ukendt, men det er taget på den rejsen, hvor Helene Bruhn var om bord.

(Foto H&S)

*The Brig J.H. MIDDELHEUS at anchor by a South Sea island 1891-1892. Unknown photographer, but from Helene Bruhn's stay on board.*

*(Photo DMM)*

kunde. Alle Damer her rider, men jeg tør ikke prøve herpaa, da Hestene er saa vilde.

I Aften er vi atter inviteret til The hos Købmanden og jeg tager da mine Noder med, for at jeg ogsaa kan synge lidt. Paa Søndag kommer de ombord hos os, naar Vejret bliver nogenlunde. I de sidste Dage har vi haft Bygevejr, men vi ligger jo godt her.

Min Mand mener det blæser stærkt tilsøs. Gid vi nu ikke maa faa for lang en rejse til Valparaiso, hvortil vi nu skal gaa og ikke for meget daarligt Vejr; det er dog temmelig

sandsynligt, da vi skal langt sydpaa. Man hører saa meget om Orkaner herude, saa jeg igrunden har faaet lidt Skr ek i Kroppen. Dog hvor har jeg allerede set og oplevet meget. Naar vi er gaaet fra Tonga erne, husker jeg ikke, men i December 1890 ankom vi til Valparaiso i Sydamerika, hvorom jeg skal fortælle senere.

#### *Paaskeøen*

I Januar 1891 afgik vi til Paaskeøen, som jeg nu skal fortælle om; derfra skulle vi bringe

Uld, Køer og Heste til Tahiti. Det var temmelig besværlig, da det næsten altid blæste, mens vi laa der.

Om Aftenen efter Solnedgang var der altid stille. Naar jeg sad paa Dækket fløj mine Tanker til alle mine Kære derhjemme, indtil jeg pludselig kom til mig selv, og saa var jeg ved Paaskeøen, saa langt borte fra Hjemmet.

Klimaet her er dejligt; Øen ligger paa 28 Grader Sydbredde, saa her er ikke den tropiske Varme som længere nordpaa.<sup>2)</sup>

Kanakkerne er smukke Folk, men helt uciviliserede. De vokser op aldeles uvidende, enkelte af de Gamle kan dog læse og skrive, da der kort Tid har været Missionærer paa Øen.

2 Gange har jeg været iland og det var med Ængstelse, jeg første Gang vovede det. Man skal nemlig ogsaa der igjennem Brændingen.

2 gange kom der nogle vældige Søer; det var som de vilde opsluge os, men de Indfødte forstaaer at styre Baaden og den 3die Bølge satte os paa Land. Kanakkerne kom alle og gav mig Haanden. Heste stod sadlet, og vi red begge op til Guvernøren, der var en Chilener. Foruden ham og hans Kone, var der endnu en anden chilensk Kone, som havde mistet sin Mand der. Resten er Kanakker omtrent 300. Vi spiste til Middag hos dem, hvilket var meget intressant for Kanakkerne, hvorfor vi have en hel del Tilskuere.

Her paa Øen findes Svin, Høns, Heste og Køer, desuden Jams, søde Kartoffler, Meloner, Bananer, Figner og Sukkerrør, hvilke sidste skal være meget nærende.

Heste, Køer og Faar er vilde og løber

omkring i store Flokke. Af Dyrenes Melk laves der Ost, en Erstatning for Brød hos Guvernørens. Endnu en Gang var jeg iland og der var jeg paa en meget intressant Tur.

Kl. 6 om Morgenen gik vi med Baaden til en anden Landingsplads; der var længere at ro, men Brændingen var ikke saa slem. Min Mand og Guvernøren skulde omkring paa Øen, for at see paa Kreaturerne. Jeg gik op til Huset, hvor Guvernørens Frue pakkede en Madkurv, bestaaende af en Høne, Jams (en Slags Kartoffler) og dejlig frisk Ost, foruden os var der en Kanakkerpige, som skulde hjælpe os. Vi begav os op paa et højt Bjerg, en Vulcan, som var udslukt. Dybt nede i Krateret var der en stor Sø og en yndig lille Skov; der steg vi ned og lejrede os under Træerne. Kanakkerpigen lavede Maden til rette. Alt koges paa varme Sten og saa passer det sig selv til det er mørt.

Da Maden var færdig (Hønen var dejlig mør og Kartofflerne ligeledes), satte vi os under et skyggefuldt Træ og lod Maden smage os; et Bananblad var Borddug og istedetfor Kniv og Gafler brugte vi Fingrene.

Efter Maaltidet begav vi os atter paa Hjemturen, som var meget besværlig, idet det nu gik opad, til Tider kravlede vi baade paa Hænder og Fødder.

Inden vi naaede Huset, havde vi en hel Skare Kanakker efter os. Jeg var jo den første fremmede Dame, der havde været paa Øen, saa jeg vakte jo Opsigt. Kl. 3 var vi igjen ved Huset og lidt efter kom Herrerne tilbage fra Rideturen og vi gik ombord. Jeg sad nede mellem Uldsækkene og var dygtig træt efter den Spaseretur.

I 11 Dage laa vi her og Juleaftensdag 1891 gik vi herfra til Tahiti med hele vor Ladning af Køer og Heste. Rejsen varede 3 Uger med fint Vejr hele Tiden. Paa denne Tur har det været knapt med Vand. Dyrene maatte først og fremmest have og derfor blev det knapt til os. Da vi kom ind imellem en Øgruppe, fik vi adskillige stærke Regnbyger. Derved samlede vi en Del Vand, saa alle Dyr fik rigeligt at drikke, og jeg holdt Storvask. Vi havde 2 Malkekøer saa vi paa hele Turen fik en stor Kande Melk hver Dag.

Her var helt landligt ombord med Køer, Heste, Svin og Høns, især naar Hanen galede om Morgen.

#### *Tahiti*

Efter 3 Uger ankom vi til Tahiti, en af de smukkeste Sydhavsøer (fransk Besiddelse) mere civiliseret end Samoa, hvilken jeg dog foretrækker. Byen hedder Papeete; her er saa varmt, saa man næsten intet kan foretage sig. Først efter Kl. 4 er det nogenlunde, men saa snart Solen er nede plages man af Moskitoer, som er forfærdeligt. Her er helt forskjelligt fra Samoa, baade pæne Butikker og kønne Beboelseshuse. Saa er her en dejlig bred Allé igjennem Skov ud til den danske Konsuls Hus. Der var vi flere Gange ude, han var fra København, en fin dannet Mand, hvis Fader var Kammerherre ved Kong Frederik d. 6te. Hans Kone var halfcaste, Faderen var Englænder og Moderen var Indfødt. Der var en hel Flok Børn, som alle var meget smukke.

Der var vi engang bedt ud til Middag og det var baade europæisk og paa Kanakker Maade. Vi valgte Kanakker Maaltidet; der

var dækket i det Grønne, og vi spiste Kanakker Retter med Fingrene, mens vi sad paa Hug; det var ikke nemt, men morsomt at prøve; det var et meget smukt Hjem og Børnene var meget velopdragne; Fru Schmidt var ogsaa en nydelig Dame og jeg kom til at holde saa meget af hende. Under vort Ophold her døde Kongen af Tahiti. Inden han blev begravet, holdt baade de Indfødte og de hvide unge Mænd vilde Orgier med deres Kvinder baade Nat og Dag, som var afskyeligt at være Vidne til. Det varede i 8-14 Dage.

Idag indtager vi de sidste Kokosnødder, hvoraf vi har over 15.000. Jeg antager vi gaa herfra iaften tilbage til Paaskeøen, hvorfra vi skal have Uld med til Valparaiso og tage Guvernøren og Familien med til Chile.

#### *Forlis paa Paaskeøen*

Undervejs sprang Skibet læk, saa vi maatte vende om og atter gaa tilbage til Tahiti. Der blev vi saa til Maj Maaned, da Skibet skulde repareres og gik saa tilbage til Paaskeøen, hvortil vi ankom d. 10de Juni 1892. Vejret var smukt de 4 første Dage og Aftnerne paa Dækket var saa dejlige; jeg sad altid deroppe, naar Kaptajnen og Styrmanden spillede Kort nede i Kahytten.

Den 17ende Juni kom den vagthavende Matros om Natten Kl. 12 og meldte at Vinden var lige paa Land. Kaptajnen gav strax Ordre til at gøre alt klart til at gaa ud. Da Ankerspillet var daarligt og gammelt, tog det lang tid, inden vi fik Ankeret op. Det var da allerede blæst stærkt op; dog var der intet andet at gøre end at prøve paa at gaa ud. Desværre viste det sig senere, at det ikke var muligt at klare en Pynt af Landet.



Min Mand forberedte mig da paa at vi maatte strande, og bad mig pakke noget Tøj sammen, hvilket jeg saa gjorde. I min Ophidselse kunde jeg naturligvis hverken finde det ene eller det andet; mine Smykker mistede jeg næsten alle. Fotografierne af mine Nærmeste rev jeg i sidste øjeblik ud af mit Album. Nu stod vi og ventede Øjeblikket, da Skibet skulde strande. Sejlene slog for Vinden, da Roret ikke mere lystrede og vi nærmede os hurtig Brændingen.

Baadene blev gjort klare og da jeg spurgte én af Matroserne, hvad han mente om vor Tilstand, svarede han mig: Om et Øjeblik er vi alle døde. Jeg var rolig og fattet, tog i Tankerne Afsked med alle mine Kære derhjemme, men havde dog den Trøst, at jeg snart skulle gjensé min elskede Fader.

Kl. 4 stødte Skibet første Gang, og derefter var jeg sikker paa, at det hvert Øjeblik kunde være forbi; for hvert Stød væltede Skibet altid mere om paa Siden, hvorfor min Mand mente, at det var sikrere for mig nede i Baaden i Tilfælde af at Skibet skulde slaaes i Stykker.

Jeg fik da en Tougende om Livet og blev hejst ned i Baaden, som dog var halvfuld af Vand, da den i lang Tid ikke havde været benyttet, hvorfor jeg maatte øse af alle Kræfter.

Jeg sad ivand til Knæene vist 1/2 Times Tid, hvilket dog blev for slemt, hvorfor jeg atter kom ombord med stort Besvær.

Aldrig i Livet har jeg lidt af Tørst, som i de Timer. Tungen klæbede fast i Munden. Dog som Faren voxede, glemte vi alt.

Kaptajnen spurgte Folkene om nogen af dem havde Mod til at gaa iland med Baaden, som altsaa skulde igjennem Brændin-

gen, hvortil Halvdelen var villig. De tog da den store Skibshund med samt vort sammenpakkede Tøj og naaede ogsaa Land forbunden med stor Fare, idet Baaden var synkefærdig hele Tiden. Da de kom ind, havde Øens Beboere allerede bemærket Ulykken fra Land og kom rask til Stedet.

En hvid Mand, som var der paa Øen, overtog Ledelsen fra Land og min Mand fra Skibet; der blev gjort et Slags Redningsapparat istand af Touge. Da alt var i Orden, var jeg som Kaptainens Kone den første der skulde reddes.

Jeg var ængstelig ved at skulde igjennem Brændingen og syntes, at jeg vilde hellere dø end gaa den Tur igjennem. Jeg maatte dog; idet jeg lukkede Øjnene, blev jeg anbragt i Redningsstolen; Bølgerne slog omkring mig og paa den Maade kom jeg saa i Land.

Saasart jeg havde fast Grund under Fødderne, satte jeg mig rolig ned et Øjeblik og begyndte derefter min moisommelige Vandring op ad Klippen, som bestod af spidse Stene. Da jeg kom op paa Toppen stod jeg og saa ned paa Skibet, der laa og huggede paa Stenene. Kanakkerne svømmede ombord og stjal næsten alt vort Tøj. Pludselig ser jeg et par af Mændene staa og ryste Fjerene ud af vort Sengetøj; da det var storblomstret Sirts, har de tænkt at det udmærket kunde bruges til Kjoler for deres Koner, saaledes endte altsaa mine gode Dyner. Kanakkerne var saa optaget af Strandingen at ingen ænsede mig.

Træt og udmattet var jeg efter denne lange anstrængende Nat, alligevel maatte jeg gaa 4 engelske Mil paa en stenet og ujævn Vej, forinden jeg kom til Guvernørens Hus,

hvor jeg fik en dejlig Tallerken Suppe. Derefter sov jeg et Paar Timer, og gik saa videre til den hvide Mands Hus, hvor jeg blev den Dag. Samme Mand var fra Vejle og blev senere en Tid lang Guvernør paa Øen. Han var tidligere Styrmand. Om Aftenen stormede og regnede det voldsomt. Jeg sov den Nat hos en Kanakkerkone, den hvide Mands Kone, og min Mand laa paa Gulvet i et andet Værelse sammen med nogle af Folkene.

Om Aftenen var Skibet slaaet helt istykker. Kanakkerne havde, som jeg før omtalte stjaalet alt vort Tøj. Køkkenredskaber brød de sig ikke om, hvorfor der af Folkene blev bjerget nogle af dem, inden de selv maatte forlade Skibet; desuden noget Proviant, saasom Mel, et lille Fad Sirup, Salt, Beskojter (haarde Kiks) samt en Tins Petroleum.

Dagen efter kørte den eneste Vogn, der fandtes paa Øen, ned til Strandingsstedet og tog op, hvad der fandtes af ilanddrevne Ting. Det blev kørt op til Huset og enhver af os fik noget. Hvad jeg blev saa glad for at se, var Pastor Mørk-Hansens Huspostil,<sup>3)</sup> den eneste af alle mine Bøger, som blev reddet.

I Løbet af Dagen red vi med vore faa Ejendele ud til vort fremtidige Hjem, et Hus, som Guvernøren gav os, og som laa 4 Mil fra Kanakkerbyen, hvilket var meget godt, da vi saa ikke altid vilde være overhængt af de Indfødte. Ankommen dertil var vort første Arbejde at faa gjort Ild paa for at brænde Kaffe, som vi havde faaet foræret af den hvide Mand, og som var det eneste vi havde den Dag. Da Bønnerne var brændt knuste vi dem med Stene; til Kaffe-

pose benyttede vi Flagdug og Kaffekande var de største Kopper vi ejede. Vi drak da sort Kaffe med tørre Beskojter og det smagte fortræffeligt.

Vi maatte nu se at indrette os lidt. Huset bestod af 2 Værelser, det ene blev Beboelsesrum og det andet Pulterkammer. Vore Møbler bestod af et Bord og to Stole, en Seng slaaet op af Brædder med en Uldmadras og et Paar Tæpper, hvilke sidste var blevne reddede. Guvernørens Kone gav mig senere Tøj til 2 Lagner; desuden gav hun mig Sirts til 2 Kjoler, som blev syet af en Kanakkerkone paa Øens eneste Symaskine. Flag fra Skibet blev hængt op som Gardiner og saa var vor Lejlighed færdig.

Vi var lykkelige for, at vi der var paa vort eget og at vi havde det for os selv. Ildstedet var udenfor Huset, lavet af store Stene med en Rist over. Til Brændsel havde vi Taget af en Kirke, som laa udenfor Huset, samt en stor Bjælke, saa i den Retning behøvede vi ikke at sørge.

Dagen efter vor Ankomst fik vi en Ko samt en Del Høns og saa havde vi idetmindste Melk og Æg.

Hver Morgen mødte Koen ved Indhegningen til vort Hus; den gik nemlig i Flok med de andre Køer, men da dens Kalv (Mulle) var tøjret ved vort Hus, blev den altid staaende udenfor og vi lod den da slippe ind. Saasnart den var kommet indenfor var min Mand efter den med en Lasso, som blev slynget om Halsen paa den og naar den var fanget blev den bundet baade paa For- og Bagbenene. Kl.6 hver Morgen malkede vi; senere fik vi endnu en Kalv, som ogsaa blev tøjret, saa nu havde vi hver en Ko at malke. Det var svært at vænne sig

til, men man kan meget, naar man skal, saa dette fik jeg ogsaa lært. Engang mens jeg sad og malkede, kom vor store Hund løbende. Koen blev bange, rev sig løs og sparkede mig paa Benet, saa jeg maatte krybe hen til Huset under store Smerter. Efter Malkningen fik vi vort Morgenmaaltid, nymalket Melk med Pandekager til, som jeg havde bagt Aftenen i forvejen. Kaffe, The, Brød og Smør havde vi jo ikke. Af Kød kunde vi derimod faa alt hvad vi behøvede, idet der hveranden Dag blev slagtet Faar, som min Mand hentede ved Guvernørens Hus.

Af Faar var der henved 3000 paa Øen, som gik omkring i store Flokke; ligeledes gjorde Heste og Køer, ofte i vild Galop. En Gang om Maaneden blev der slagtet en Ko, som blev uddelt til Kanakkerne, den eneste Gang de fik Kød. De havde selv baade Svin og Høns, som dog kun blev spist, naar de holdt Fest. Da medbragte enhver noget, som saa blev spist i Fællesskab. Ellers levede de af søde Kartofler, Jams, Taras og Bananer samt Sukkerrør.

Vi fik senere et bedre Køkken, idet der i vor Gaard var et lille Stenhus, hvor der baade var Komfur og et Køkkenbord. Jeg antager det stammer fra Tiden, da der var Missionærer der paa Øen, saa de har boet der, hvor vi nu boede.

Da jeg hverken havde smaa Pinde eller Papir til at tænde op med, maatte jeg hver Aften gaa omkring i vor Gaard, for at samle Straa og smaat Kvas, som var et langsommeligt Arbejde. Jeg maatte nemlig have saa meget, at det strax lykkedes at faa Ild, naar jeg skulde til at koge Middagsmaden, da jeg kun maatte bruge 3 Svovlstikker daglig,

foruden til de 2 Maaltider, en til at tænde vor Lampe med om Aftenen.

To Gange daglig fik vi et varmt Maaltid, som bestod af Suppe og en Kødret. Senere fandt jeg paa at lave Æggemelk, da jeg havde baade Æg, Melk, Sirup og Vanillie, hvilket sidste vi havde bragt med fra Tahiti og som min Mand havde sørget for at faa reddet, da det var meget kostbart.

Efter Frokosten havde jeg altid nogle ledige Timer, som jeg tilbragte med forskelligt Arbejde. Jeg sad da i den aabne Dør, hvor jeg kunde se vidt omkring, baade over Landet og Havet. Landet var smukt, bakket og bevokset med Græs, hvorunder der dog laa Masser af spidse Stene, af hvilken Grund der intet kunde voxte. Var vi færdige med vort sidste Maaltid, gik vi lidt ud omkring, som oftest ned ved Stranden, eller ogsaa sad vi udenfor Huset og dvælede da i Tankerne ved vort Hjem og alle vore Kære.

Vi fik næsten hver Aften Besøg af en Kanakkerfamilie, som boede i en Hule ikke langt fra os. De bragte os jævnlig søde Kartofler, Bananer og Sukkerrør, som de dyrkede paa deres Stykke Jord; undertiden fik jeg et Kaalhoved eller lidt Løg, de eneste Grønsager jeg havde til Suppen, hvorfor vi saa til Gengjæld gav dem lidt af hvad vi havde.

Naar vi saa havde tændt vor lille Lampe, som heldigvis var blevet reddet, satte de sig tilrette paa Gulvet og holdt en Passiar, stadig med Øjnene mod Lampen, som for dem var noget ganske dejligt. De sad hos os hele Aftenen og skjøndt vi ikke forstod hinanden, saa var det dog altid lidt Selskab.

En Aften havde de ventet forlængere, saa

det var bleven temmelig mørkt. De turde ikke gaa hjem i Mørke, hvorfor vi maatte beholde dem Natten over, og de sov da inde i det andet Rum. En Nat vaagnede vi ved at det kribledede og krabledede omkring Hoved og Hals; det viste sig at være store Kakkerlakker, som var kommen igjennem en Sprække paa en Bjælke. Saasnart vi rørte paa os, kravlede de alle ind igjen. Vi vendte da op og ned paa Sengen, men jeg sov ikke meget den Nat.

Guvernøren gav os senere 2 Heste, og det var en stor Fornøjelse for os undertiden at ride ud om Søndagen. Vi red da hen til en Vulcan, der laa 4 engelske Mil fra vort Hus, hvor der var meget smukt. Opad Bjerget stod der store Stenguder, som de Indfødte tilbød i forrige Tider. Vi red helt op paa Toppen, hvor der var frisk Vand, og hvor Køerne i store Flokke gik op for at drikke. Der voxede Tobak paa Vejen, som min Mand samlede og som vi skar og tørrede paa Komfuret.

Naar jeg ikke var ude at ride om Søndagen, tog jeg Mørk-Hansens Huspostil og satte mig paa en dejlig Plet ved Havet ikke langt fra vort Hus. Det var som en lille Grotte, hvor jeg altsaa kunde sidde ubemærket, selv om Kanakkerne kom forbi, hvilket af og til hændte om Søndagen. Jeg kunde sidde der timevis roligt og fredeligt, og see ud over Havet og tænkte da ofte: Mon du ikke skulde faa Øje paa et Skib? Dog vi maatte vente hele 3 Maaneder. Fraset de mange Savn, befandt vi os helt vel paa Øen. Vi førte jo et roligt og stille Liv, gik hver Aften lidt omkring for at finde Æg, som Hønsene lagde, hvor de fandt for godt; undertiden maatte vi krybe ind

under Huset, som var bygget paa lave Pæle; der yndede de at lægge deres Æg, og det var meget ubehageligt, for der var saa snavset derinde. Vi havde en meget stor Gaardsplads omkring ved Huset, paa alle Sider omgivet af en høj Stenmur, nærmest som Beskyttelse mod de vilde Køer og Heste, som ofte kom i susende Fart forbi vort Hus. Da skyndte jeg mig ind og lukkede Døren, thi det var ikke hyggeligt at se paa, særlig naar Indgangsporten stod aaben.

Paa én af vore Aftenture saa vi en stakkels Hest, som havde brækket det ene Forben, som hang og dinglede ved et Stykke Knøge; det stakkels Dyr kunde næppe komme af Stedet paa sine 3 Ben; dræbe det vilde de Indfødte ikke, skjøndt det stakkels Dyr maaske led meget. Hver Aften bar vi en Balje Vand hen til Hesten, som kun bevægede sig langsomt fremad; dette gjorde vi en lille Tid, men en Morgen var Hesten borte og vi saa den ikke mere.

Som jeg før skrev, havde vi mange Savn. Jeg maatte til Eksempel altid gaa i bare Fødder, da jeg kun havde ét Par Strømper og Sko, som maatte spares paa, for at jeg kunde have noget at tage paa i Tilfælde af, at der kunde komme et Skib. Da der under Græsset var saamange Sten, led jeg meget i mine Fødder. Ligeledes havde jeg meget knapt med Sæbe, og da vi kun havde lidt Tøj at skifte med, var det et stort Savn; dog havde vi endnu altid nok af Vand; af Svovlstikker maatte jeg, som før omtalt kun bruge 3 daglig. Baade Sæbe og Svovlstikker havde jeg faaet hos Guvernørens Frue, men ogsaa de havde kun meget lidt, og ingen vidste jo hvor langt vort Ophold skulde blive der paa Øen.

Engang havde vi Besøg af Dronningen med én af sine Veninder, som jeg saa trakterede med Pandekager, hvilket de jo aldrig havde smagt. Jeg dækkede Bord saa pænt som jeg kunde; dog vilde de ikke sætte sig tilbords, men satte sig paa Hug udenfor Huset og spiste med Fingrene. Da de syntes meget godt om Pandekager, kom de ofte og bad om Mel; tilsidst maatte vi dog sige nej, da vi kunde risikere selv at skulde undvære det ogsaa.

Klimaet var behageligt, mens vi var der; det var nemlig Regntid og altsaa ikke saa varmt. Paaskeøen ligger paa 27 Grader sydlig Bredde. Megen Regn fik vi dog ikke. Jeg mindes engang vi havde saa knapt med Vand, da vi i længere Tid ingen Regn havde havt. Stor var vor Glæde derfor, da vi om Natten vaagnede ved at det øsregnede. Hurtig var min mand oppe for at se, om alt var iorden til at fange Vand, og den næste Morgen havde vi 2 store Tønder fulde, saa nu var vi ovre den Sorg.

Henimod Slutningen af den 3die Maa-  
ned havde vi næsten ikke mere Mel; ogsaa vort Petroleum var næsten opbrugt, hvilket var to Ting som ikke var rart at skulde undvære. Vi begyndte dog nu altid at vente et Skib, idet Guvernøren strax havde ladet os vide, at der i September eller Oktober var en Mulighed for, at der vilde komme et chilensk Krigsskib til Øen, hvilket skete hvert 3die Aar.

Jeg husker at jeg sad en Aften udenfor Huset og kunde slet ikke finde ind; ved at sé ud over Havet, saa jeg et rødt Lys temmelig langt nede i Horisonten; jeg kaldte paa min Mand, og vi mente begge, det var en Skibslanterne. Vi spekulerede strax paa,

hvorledes vi bedst skulde gøre os bemærkede. Indsaa dog, at vi intet kunde gøre, da det var Aften, hvorfor min Mand mente, det var bedst, at han hurtig red til Guvernøren, for at melde det; dog stor var vor Skuffelse, da det viste sig at være en Stjerne som altid kom højere og højere op paa Himlen.

Men saa en Dag i September kommer den gamle Kanak og raaber: Bahi! Bahi! Skib! Skib! og peger ud over Havet og ganske rigtigt! Der kom et Skib endnu langt ude, som havde alle sejl oppe. Rask sadlede min Mand Hesten og red ind og da han kom tilbage, meldte han, at det var et chilensk Krigsskib, som skulde afgaa fra Øen igen om to Dage. Jeg fik travlt med at faa den Smule Tøj, vi havde iorden, thi nu skulde vi jo igjen være iblandt civiliserede Mennesker, og saa pakkede vi vore faa Ting i en Kuffert, som jeg heldigvis havde faaet tilbage af Kanakkerne, da de ingen Brug havde for den.

Vi red da en Morgenstund fra vort Hus, baade glade og vemodige, glade ved Tanken om, atter at kunde leve iblandt ordentlige Mennesker, men ogsaa vemodige, da vi nu kom til Chile uden at eje en Cent. Dog var vi jo begge raske og stolede paa, at Vorherre nok vilde hjælpe os.

#### *Chile*

Efter 28 Dage landede vi i Chile. Man havde troet at vi var forliste og fra vort Hjem havde der været Forespørgsel om os, men ingen kunde jo give Underretning. Vi skyndte os derfor at sende Meddelelse om vor Redning.

I Slutningen af Oktober 1892 kom vi med



Skibe på Valparaisos ubeskyttede red ca. 1887.  
(Foto H&S)

*Ships in the unsheltered Roads of Valparaiso ca. 1897.*  
(Photo DMM)

Krigsskib fra Paaskeøen til en Plads i Sydamerika som hed Lota; der traf vi en dansk Skibskaptain og hans Hustru, som tog sig meget venligt af os. Fruen var fra Hannover og ønskede mig »Herzlich Willkommen«, hvortil hendes Mand sagde: »Du maa skam ikke tale tysk til Fru Bruhn, hun er jo I. P. Junggreens datter«. I deres Hjem opholdt vi os til der gik Skib til Valparaiso. De var saa gode mod os og vi var saa taknemmelige for strax at møde Landsmænd.

I November ankom vi til Valparaiso; og-

saa der traf vi strax en dansk Lods, som tilbød os at bo hos sig, da han havde et Hotel. Vi tog gerne derimod, dog kun foreløbig. Vi ejede jo intet og kunde jo ikke tænke os i længere Tid at bo paa Hotel. Da vi havde været der en kort Tid, indsaa vi begge at vi maatte indrette os anderledes. Vi lejede da to smaa Stuer oppe i Byen hos en gammel tysk Herre og der begyndte jeg at føre Hus. I Gaarden var det et lille Ildsted, en Rist over nogle Sten og Brændselet var Trækul, noget lignende var jeg jo vant til fra

Paaskeøen. Til Morgen og Aften havde jeg et Spritapparat. Jeg var saa lykkelig over at have mit eget lille Hjem, skjøndt det var meget tarveligt. Ved Siden af os boede en Familie fra Aabenraa, og de hjalp os med mange Ting.

I December Maaned fik min Mand heldigvis lidt Beskæftigelse. Ombord paa et Skib, som laa i Havnen, fik han Styrmandens Plads. Kaptainen havde strax været iland for at se sig om efter en paalidelig Mand, som han kunde overlade Losningen af Fragten, da han selv var svagelig og Styrmanden drak. Det traf sig da saa heldigt, at min Mand netop var nede i Byen, saa han tilbød at tage Pladsen. 2 1/2 Dollar om Dagen og Kosten ombord; det var dog altid bedre end Intet. Pengene var ved at slippe op og vi var helt bekymrede. Heroppe i vor lille Lejlighed boede jeg billigt. Til Maden brugte jeg 4 Dollars om Ugen med en Gang varm Mad om Dagen. De første Dage jeg var alene, syntes jeg slet ikke Maden smagte mig, men saa tænkte jeg det var kun Indbildning og spiste derefter med god Appetit. Lørdag Aften kom min Mand iland og blev til Søndag over Middag, da han atter maatte ombord. Vi fik Frikadeller og Jordbær med Melk til, en fin Middag for os.

Jeg er saa glad for Familien Rølk fra Aabenraa. Vi taler daglig sammen og Fru Rølk hjælper mig med alt. Hele sidste Uge har jeg været oppe hos hende hver Eftermiddag. Hun hjalp mig med at vende et sæt Tøj af min Mands, der nu igjen er bleven som nyt; men hvor har det været et stort Arbejde; alene 5 Lommer med Snore, Foer og Klapper. Det har kostet Hovedbrud og da jeg havde den opsprætted,

tænkte jeg, at jeg fik den vist ikke syet sammen igjen, dog ved Fru Rølks Hjælp har jeg nu faaet et pænt Sæt Tøj til min Mand.

I denne Uge skal jeg have Stovvask; det er godt at have noget at tage mig til, saa bliver Tiden ikke lang; derefter skal jeg gøre rent til Julen. Her har vi nu Midsommer, omtrent som ved Pinsetid hjemme; da møder alle i deres nye Sommertøj. Jeg maa selv sy mit Tøj, da vi ikke har Raad til Syløn. Jeg trænger saa haardt til noget, da jeg jo har mistet alt; dog hvor er jeg Vorherre taknemmelig for at jeg har truffet gode Mennesker. Hvor kunde jeg bruge alt det, jeg lod blive hjemme; det er saa tungt at savne det nødvendige. Forhaabentlig kommer der bedre Tider for os igjen.

Juleaftensdag kom min Mand hjem, da de nu var færdige med Losningen. Nu har vi jo igjen lidt Penge og saa kommer der vel nok noget igjen. Rigtignok er det jo daarligere Tider og kun faa Skibe paa Kysten, saa der gaar mange ledige Kaptainer. For tiden er jeg meget forkølet; den har været i 3 Uger, Snue, Hovedpine og ondt i Halsen; dertil Hæshed og en styg Hoste, som jeg slet ikke kan komme af med igjen. Jeg tænker det er et Eftersmæk fra Forliset.

Til min Fødselsdag d. 6te December var Fru Rølk til Kaffe hos mig om Eftermiddagen. Hun forærede mig en Pengepung og et pænt Stykke Linned.

I Januar 1893 havde jeg Brev fra mit Hjem, at min Rejse skulde blive betalt, hvis jeg vilde komme hjem. Vi talte sammen derom, og min Mand er selv kommen til den Beslutning at lade mig rejse. Jeg kan selv indse, at der er meget der taler for at jeg bliver, men paa den anden Side tror jeg

nok det vilde være gavnligt for mig at komme hjem; dog det vil Tiden vise. Hvis blot min Mand atter havde Beskæftigelse, saa synes jeg nok, jeg kunde overvinde mig til at rejse. For Øjeblikket er der ikke tale om, at jeg kan forlade ham.

Nu er det næsten 4 Aar siden jeg tog hjemmefra. Naar jeg tænker paa Gensynet med alle mine Kære, da græder jeg af Glæde. Naar jeg saa atter tænker paa, at det maaske ikke sker, da kan jeg blive saa bedrøvet. Dog som Vorherre lader det ske, maa det jo være bedst og sker det ikke nu, saa sker det vel nok om nogle Aar og jeg vil da leve i Haabet. Fra min Søster modtog jeg for nogen Tid siden Brev og Bøger, en dejlig Bog Med smukke Billeder fra Sønderjylland. Jeg har ikke megen Tid til Læsning, da jeg altid har nok at gøre med vor lille Husholdning. Jeg vasker, stryger, syr og gør alt selv, men naar jeg har en ledig Time glæder jeg mig baade ved Brev og Bøger. Efterhaanden anskaffer jeg mig forskjelligt og da jeg maa sy alt i Haanden, tager det jo temmelig lang Tid. Fru Rølk kan foreløbig ikke hjælpe mig. De har selv købt Hus, saa der er meget at ordne.

Hver Eftermiddag blæser her ganske forfærdeligt og da det er den tørre Tid, saa følger der en voldsom Støv med; dog lægger Blæsten sig helt ved Solnedgang. Om Vinteren naar det regner stærkt er det ofte farligt for Husene; store Stykker af Bjerget løsner sig og styrter ned. En dansk Mand fortalte mig, at han havde arbejdet en hel Nat hos en tysk Familie, hvor Bjerget var skredet ned og havde slaaet Muren ind. Forleden var her Jordskælv, som jeg dog ikke mærkede, da jeg var udenfor, vel nær-

mest fordi jeg endnu ikke har oplevet det; men Fru Rølk var helt hvid i Ansigtet af Skræk.

Lyn og Torden kendes ikke her og ingen Regn hele Sommeren, hvorfor ogsaa Vinteren er mere frisk og grøn. Min Mand har nu atter lidt Arbejde; da Rølks købte Hus, var der meget, der skulde forandres, saa der er han nu i Arbejde for en Tid og faar ogsaa Kosten der. Jeg har derfor altid nok at bestille med at holde sammen paa Tøjet, som slider meget. Maa vi blot beholde Sundheden, saa kommer vi nok igjennem, om end vi har kun lige til Føden og Huslejen.

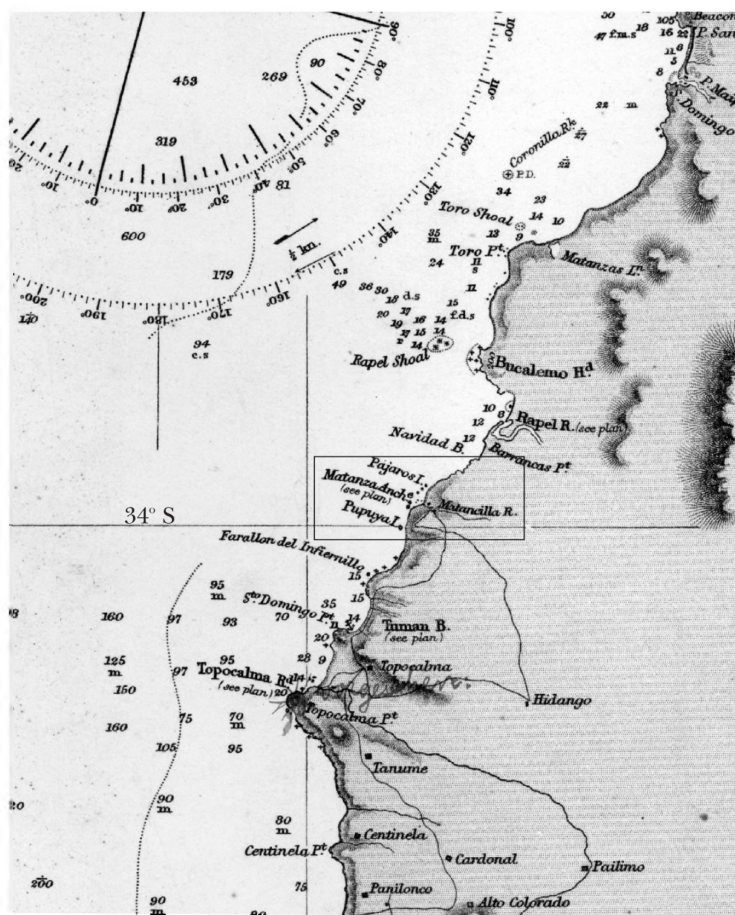
Fru Rølk er saa god imod mig; naar jeg kommer derhen, giver hun mig altid et eller andet med hjem; ogsaa med Tøj har hun hjulpet mig. Jeg har det saa rart med en Butik her ligeoverfor, hvor jeg kan faa alt, saa jeg behøver kun at gaa ned i Byen for at købe Kød og Grønsager til Middagsmaden. Melk og Kartoffler bringes ved Døren, saa jeg har det meget nemt. Da jeg efterhaanden begynder at forstaa lidt spansk, kan jeg nok klare mig i Butikkerne.

#### *Kaptajn Bruhn får igen hyre*

I April 1893 fik min Mand atter Skib at føre; han tog sydpaa til en Plads, hvortil Skibet skulde komme. Vi er saa glade ved Tanken om atter at kunde komme i Fortjeneste. Det har været 6 svære Maaneder for os, hvor vi kun lige havde det nødvendige. Brevene hjemmefra var i den Tid min eneste Glæde og jeg læste dem atter og atter.

Fra Matanzas,<sup>4)</sup> hvor han skal overtage Skibet gaar han op til Callao (Peru) og derfra til Valparaiso. Imens bor jeg hos Rølks,





Matanzas beliggenhed på søkort optegnet af Capt. Robert Fitz Roy, 1805-1865, om bord på H.M.S. BEAGLE under Darwins rejse i begyndelsen af 1835. Fitz Roys opmåling er stadig brugt i dette admiralitetskort udgivet fra 1840 til efter 1913. (Foto og kort H&S)

*Matanza's location on a map drawn up by Captain Robert Fitz Roy on board the H.M.S. BEAGLE during Darwin's voyage in the beginning of 1835. Fitz Roy's measurements are still used on this Admiralty chart published from 1840 to 1913 or later. (Photo and map DMM)*

hvor jeg faar et lille pænt Værelse ovenpaa og hjælper saa med i Huset. Om Eftermiddagen syr jeg paa mit Tøj, da jeg jo maa holde sammen paa hvad jeg har. Nu gaar vi mod Vinteren fra Maj til Oktober, dog er det jo ikke Vinter som hjemme. Kakkelovne haves ikke her, om end det ofte kan være koldt nok især naar det regner meget. Blomster er her hele Aaret igjennem, samt alle Slags Grønsager.

Paa Datoen ser jeg at det imorgen d. 29. April er 4 Aar siden jeg rejste hjemmefra; saa gaar jeg altsaa ind i det 5te Aar. Det er længe at være hjemmefra, men jeg har jo giftet mig med en Sømand og maa tage Følgerne. Naar blot Vorherre vil give os lidt Lykke, saa vil jeg endda finde mig i ikke at komme hjem. Jeg har det godt her hos Rølks og vi taler ofte om vort kære Aabenraa. Huset her har til den ene Side en høj Bjergmur; oppe paa Toppen af Bjerget staar et stort Figentræ. Fignerne falder ned i vor Gaard, hvoraf vi samler en Mængde hver Morgen. Det er en aflang blaa Frugt omtrent som en Pære, ganske sort naar den er moden.

Fortiden er her ogsaa Masser af Vindruer, men dem bliver man temmelig hurtig ked af, hvilket jeg aldrig havde troet. Den europæiske Frugt Æbler og Pærer er langt fra saa god som hjemme, meget større men meget mere tør. Af Dyr har vi baade Svin og Høns; om nogen Tid skal Svinet slagtes og saa faar vi noget at bestille. Her er helt landligt, ingen Tummel og Støj, som nede i Byen. Vogne kan ikke køre her, da der fra Hus til Hus gaar Trapper. Vort Hus er det sidste her i Gaden; derfra ser vi op paa de høje Bjerge, som ogsaa er beboet; ja, Chile

er rigtignok et Bjergland; dog ser vi til den modsatte Side ned over Byen og Havnen med alle de mange Skibe. Skibet som min Mand skulde overtage kom først til Matanzas d. 20ende Maj; saa han har ventet der siden sidst i April, men da han fik Ordre om at komme, var han jo nødt til at rejse. Han overtog det strax og først den 20ende Juni var han færdig med at laste.

Det er en forfærdelig daarlig Havn med en Brænding som paa Paaskeøen. Engang har han maattet gaa tilsøs begrundet paa daarligt Vejr, da det er lettere at klare sig i aaben Sø end i en daarlig Havn. I 3 Dage var han ude og havde 2 Nordere, en ækel Storm, som hersker her paa Kysten ved Vintertid. Den 20ende Juni var han saa klar til at gaa tilsøs, og jeg er glad for at vide ham der, fremfor at ligge i en Havn som denne, hvor man er redningsløst fortabt, naar Ankeret brister. Fra Callao kommer han vistnok hertil og saa tager jeg nok atter med tilsøs, og jeg foretrækker det fremfor at sidde Ene her; min rette Plads er jo dog hos ham. Jeg tror sikkert at alt vil blive godt igjen efter alt, hvad vi har gennemgaaet med hinanden. Vorherre maa have haft noget isinde med os, siden han prøvede os saa haardt, og vi maa kun være ham taknemmelige derfor. Jeg tror lysere Dage vil oprinde for os, og den Tid kommer nok, hvor vi kan indse, hvorfor det skulde være saaledes.

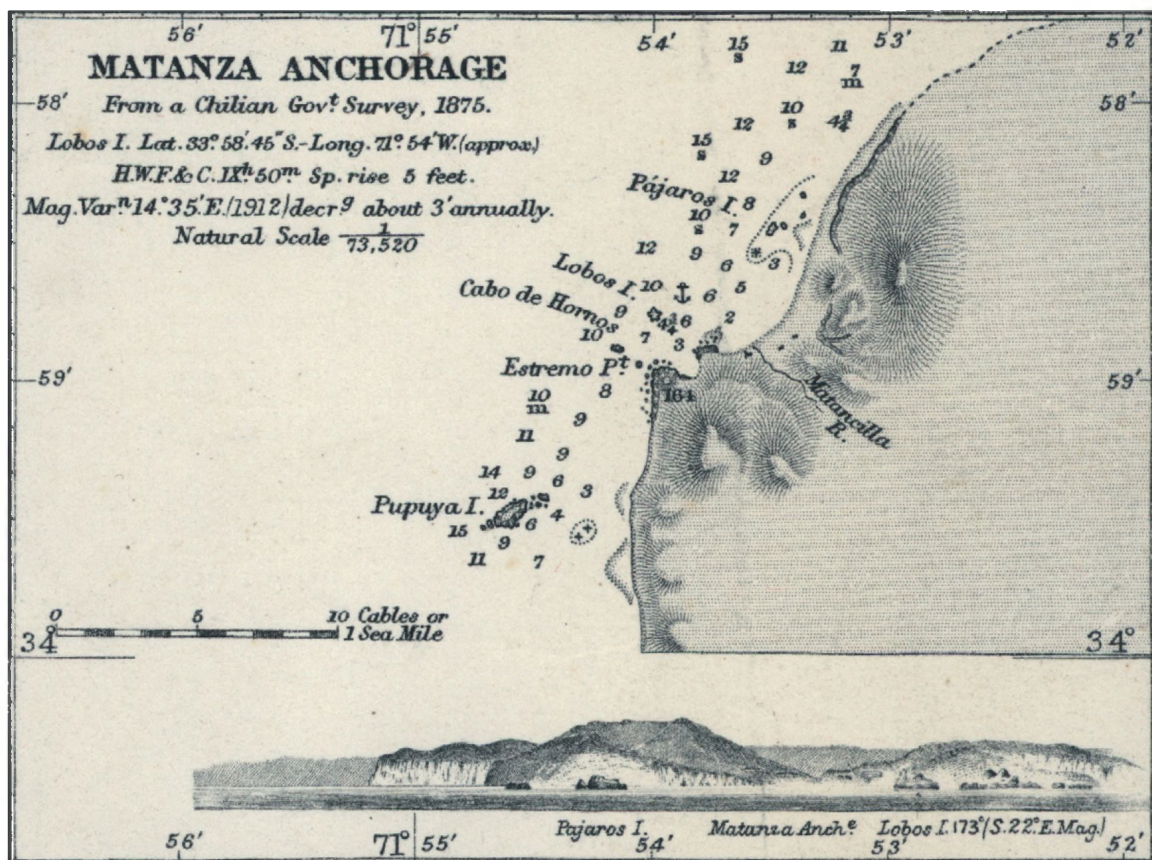
Da min mand nu atter fortjener noget, kan jeg heldigvis begynde at anskaffe mig noget Tøj, og jeg har nu saa travlt med at sy, ogsaa ved Tanken om, at jeg atter skal med tilsøs. I dag har det skylregnet hele Dagen, thi nu er det jo Vinter her. Vandet

strømmer ned fra Bjergene, saa Kløften her nedenfor strax er en rivende Strøm, som løber med en voldsom Hurtighed; hvad der kommer ned fra Bjergene, gaar med tilhavs og ser ikke Dagens Lys mere.

Dagen efter den stærke Regn var jeg nede i Byen; aldrig har jeg set noget lignende. Gaderne var et Mudder og store Dynger af Snavs laa rundt omkring. Overalt var der Skodder for Dørene, for at holde Vandet ude. Jeg kan nu gøre mig et Begreb om, hvorledes der sker Oversvømmelse. Hos os, som bor klods op af Bjerget, strømmer Regnen ned lig Vandfald, efter at have regnet en Timestid. Man kan blive helt ængstelig, naar her begynder at regne; for nogle Aar siden er en hel Gade oversvømmet og mange mennesker og Dyr druknede. Under Gaden er der bygget brede rummelige Hvælvinger, som skal optage Vandet; undertiden forstopper de og derved sker Oversvømmelsen; da vi bor temmelig højt oppe er der ikke saamegen Fare.

I September 1893 ankom Skibet til Valparaiso. Jeg gik da atter med tilsøs til en Plads sydpaa, som hed Llico; der var meget smukt; noget lignende som hjemme, dog meget højere; undertiden Hegn med smukke Markblomster. En Dag var jeg paa en Ridetur langs en Sø, der var saa fredeligt og yndigt; hvor er dog Landet anderledes smukt end Havet, som egentlig altid er det Samme, Vand og Himmel.

Fra Llico gik vi til Matanzas, Pladsen, hvor min Mand overtog Skibet; som før omtalt er det en meget farlig Plads med Klipper og Brænding. Det er kun en Landsby med faa Mennesker, men inde i Landet er der Gaarde med pæne Haver ved. Her



Plan med ankerpladsen Matanza fra admiralitetskort 1282, udgivet 1913.  
 (Foto og kort H&S)

Plan showing the Matanza anchorage, taken from Admiralty chart 1282, published in 1913.  
 (Photo and map DMM)

dyrkes Hvide og det ser helt hjemligt ud med de bølgende Kornmarker; hvorfor jeg godt kunde have Lyst til at komme iland her. Havnemesteren, som var ombord lovede mig en Hest, men da min Mand ikke kan forlade Skibet, gaar jeg heller ikke. Det er saa besværligt paa disse sydlige Pladser med Lan-

dingen; først igjennem Brændingen og saa bæres igjennem Vandet; det holder jeg ikke af alene og nøjes med at see Landet herfra.

Skibet ruller forfærdeligt, skjøndt vi har stille; her er jo ingen ordentlig Havn, da vi fra to sider har Havet imod os.

Herfra gaar vi til Valparaiso for Ordre,

saa der bliver vi kun et Par Dage; det er jo nu bleven mit halve Hjem, saa der maa jeg iland og gjøre Indkøb. I Callao, hvortil vi skal gaa, er jeg jo helt fremmed; dog ligger vi der og lossere ved Kaien og det er jo en stor Behagelighed, at jeg der kan gaa iland, naar jeg ønsker. Dog endnu er vi jo kun i Matanzas, hvor min Mand altid selv er i gang med Arbejdet, da det gjælder om saa hurtigt som muligt at komme bort fra denne farlige Plads.

Nu nærmer sig den dejlige Julefest og med den Juletravlheden i hvert et Hjem. Naar jeg kommer til Valparaiso maa jeg finde paa noget til at forære min Mand; han vil blive glad ved at faa Julegaver. Vi vil nok komme til at tilbringe Julen paa Søen og jeg vil da belave mig paa at kunde bage lidt Kager, da vi har en god Ovn. Vi maa jo se at gøre det lidt juleagtigt for os selv; dog kan vi jo ikke faa de rigtige Julefornemmelser, da her er varmt og Sommer. Stuartern og jeg skal paa Rejsen gøre pænt rent i Kahytten, da Rederen kommer ombord, saasart vi kommer til Valparaiso.

Fra Valparaiso gik vi til Callao (Peru) og derfra til Paaskeøen for at hente Uld til Valparaiso; saavidt jeg husker var der omkring 3000 Faar, saa det kan jo give megen Uld i Løbet af to Aar. Rejsen varede over 2 Maaneder paa Grund af megen Stille. Paa denne Tur saa vi mange Hvaler, som vel nok kan være farlige særlig for et mindre Skib, naar de løber paa os. I Valparaiso modtog jeg adskillige Breve samt Julerosen, som jeg nu glæder mig til at læse i Søen. I et af Brevene skrev en lille Nevø at han vilde give sine Sparepenge til Hjælp til min Hjemreise, som jeg naturligvis blev meget rørt over.

### *Bruhn fører APPOLINE EMILIE*

I Valparaiso overtog min Mand et større Skib, en dejlig Jernbark, »Appoline Emilie« fra samme Rederi. Her er mange Bekvemmeligheder, stor Kahyt og stort Soveværelse, saa nu kan jeg for Skibets Skyld godt finde mig i at gaa med tilsøs.

Vi har faaet en lille engelsk Stuart, som jeg nu da kan tale med. Inden vi gaar herfra, kommer Rederen med flere Herrer her ombord til Middag; gid det var godt overstaaet. Min mand vil nemlig ikke have med det hele at gjøre; naa oprigtig talt duer han heller ikke dertil, saa det kommer jo til at hvile en Del paa mig.

Den 14ende Marts gik vi atter tilsøs; denne Gang til Pajaros Øerne oppe ved Callao, for at laste Guano til Talcahuano i Syd Chile. Der laa vi i 2 Maaneder. Øerne laa ikke saa langt fra Fastlandet; derfra kom Arbejdsfolkene hver Morgen og sejlede tilbage om Aftenen. Paa disse smaa Øer boede der ingen Mennesker, kun Fugle, og da jeg en Dag var iland, maatte jeg forsynes med 2 Stokke for at pirre Fugleungerne tilside, som ligger over hele Øen. De gamle Fugle flyver ud om Dagen for at hente Føde til Ungerne, som jo altsaa endnu ligger i Reden. Hele Øen bestod af Guano. Derfra gik vi saa til Talcahuano, én af de bedste Havne paa Kysten, hvor vi laa sikkert og godt. Dér traf vi atter Aabenraaere en Cpt. Ipland og Frue født Tøndering, i hvis Hjem vi havde mange fornøjelige Timer. Ikke langt fra Talcahuano, som kun er en mindre Plads, ligger der en smuk By Conception oppe i Landet; det tager 1/2 Time med Jernbanen. Der tog vi undertiden op for at se paa Butikker og gaa i Teater, hvor vi hørte megen god Musik og Sang.

Herfra tog vi atter til Llico; denne Gang var her meget koldt, men vi er jo nu ogsaa midt i Vinteren (Juli) og saa ligger vi her udsat for alle Vinde; fortiden er Vinden dog ikke farlig, da det ikke er Paalandsvind, og vi haaber den holder sig til Fuldmaane, da vi saa maaske kan være lastet. Her er en forfærdelig Brænding saa der er denne Gang ingen gaaen iland.

Herfra gik vi til Matanzas, Pladsen hvor min mand overtog sit første Skib; her oplevede vi en ganske forfærdelig Storm. Den begyndte op paa Dagen tog til henimod Aften og voxede i Styrke Natten igjennem; det var saa uhyggeligt, da Kysten her er lutter Klipper og Rokser. Natten var bælgmørk og Stormen saa forfærdelig. Da det gryede ad Dag (vi var ikke iseng hele Natten, da vi maatte være forberedt paa det Værste) var Bølgerne saa høje og Brændingen saa grufuld. Naar Bølgerne sled i Ankerkæderne, ventede vi at de kunde bryde, og saa vilde vi være redningsløst fortabte. Jeg kunde ikke blive nede, men maatte op at se paa dette grufulde. Henimod Morgen, da Stormen var paa det højeste, sagde min Mand om jeg vilde bede til Vorherre; vi lagde os da begge paa Knæ paa det vaade Gulv og jeg bad saa inderligt til Gud om at hjælpe os og kort Tid efter begyndte Stormen at tage af. Da Dagen kom var Havet i et vældigt Oprør; men Stormen havde lagt sig. Uvejret endte med et voldsomt Tordenskrald.

Nu sad jeg oppe paa Dækket og var glad for at Faren dennegang var overstaaet. Skibet rullede ganske forfærdeligt, saa det gjaldt om at holde sig fast.

Herfra gik vi atter til Paaskeøen og derfra

til Tacopilla paa Kysten efter 30 Dages Rejse; allerede i Slutningen af Oktober var vi ventet hertil og først den 19ende November kom vi begrundet paa daarlig Vind. Om Pladsen her er kun at sige, at den gjør et bedrøveligt Indtryk; ikke et Træ, Busk, Blomster eller nogen Slags Grønt, alt Graat og Sand. Det er en Plads som er i Opkomst og herfra udføres Salpeter og Kobber. For de stakkels Mennesker, der skal bo paa en Plads som denne, maa det være ganske forfærdeligt. De velhavende Folk kan jo nok finde sig i det, naar man har Penge at købe for.

Her gror intet, saa alt maa tilføres. Jeg saa en Dag, hvorledes Arbejderne spiste Kaalblade og Toppen af Gulerødder, som de lossede fra Skibet. Her er lige og brede Gader og mange af Husene ere blaa, røde, gult eller grønt malede; det ser altid ud efter lidt og de grønne især maa vel bøde paa Vegetationen. Landet er meget højt og Jernbanen gaar over Bjergene, hvilket ser helt ængsteligt ud. Iland skal der være meget varmt, men ombord er det til at udholde, da vi altid har lidt Brise, ja, det er endog temmelig koldt om Aftenen. Alt er saa voldsomt dyrt her. Grøntsager er næsten ikke til at købe; kun lidt Løg og Gulerødder kan faaes. Paa Paaskeøen fik vi 4 Svin foræret, hvoraf det ene er mit; dem har vi solgt for 100 Dollars; jeg har altsaa 25 Dollars, som jeg synes er en grulig Velstand; for de 10 vil jeg købe en Gave til min Mand til Julen; Resten maa jeg bruge selv.

Ligeledes har vi ogsaa en Del Høns ombord; en Tid lang fik jeg daglig 3 Æg, men i den senere Tid har Matroserne faaet dem opsnuset; thi nu er det kun sjældent at jeg faar nogle.

Igaar da min Mand havde været iland, kom han ombord med en Captain og sagde til mig: Kender du ham? Jeg saa lidt paa ham og sagde saa: Ja, det er Bruhn fra Teglgården, som det ganske rigtigt var. Desværre har han siden 3 Maaneder mistet sin Stemme, saa han kun kan hviske; dog har Lægen givet ham Haab om at han atter kan komme til at tale; det er noget med Stemmebaandet. Han har sidst været Hjemme for 2 Aar siden og vi hørte meget fra Aabenraa, som vi ikke vidste Besked om. Han forærede mig en smuk Vedbend til at til at hænge i Skylightet og har endnu flere Blomster, han vil forære mig; han ser saa rar og god ud og jeg er glad for hans Selskab.

Paa Søndag er vi inviteret iland til Frokost hos en chilensk Familie, saa der vil det jo gaa paa Spansk.

Her ligger et norsk Skib, hvor Captainen har sin Datter ombord; jeg vilde meget gerne træffe sammen med hende, men da han er lastet imorgen, faar jeg vist næppe Lejlighed dertil.

Nu nærmer sig atter den dejlige Juletid, som jeg antager vi vil fejre i Iquique; det er en dejlig Plads og det er ikke umuligt at vi ogsaa der kunde træffe Landsmænd; det er ofte at Captainer hjemmefra kommer dertil. Klokkeren er 9 Morgen og Varmen har allerede sat ind. Jeg er lige bleven færdig med et stort Arbejde. Kahytsdrengen og jeg har tappet et stort Fad Vin af, henimod 100 Flasker. Vinen er meget billig her i Chile og det kan ikke nægtes at et Glas Vin smager godt til Maden, hvilket bruges i alle chilenske Hjem.

Captain Bruhn besøger os hver Dag; han

er saa hyggelig og vi sidder meget og taler sammen, naar min Mand gaar iland. Jeg skjønner meget paa hans Selskab; thi altid at sidde ene bliver man dog ked af. Iland gaar der mange Penge til Drikkevarer og det kan Konen jo ikke være med til. Da Cpt. Bruhn ikke maa drikke Spiritus, er det ikke noget for ham at gaa iland efter.

Den norske Cpt. er nu borte; jeg var kun 2 Dage sammen med hans Datter. Vi kom til at synes saa godt om hinanden; hun var en sød naturlig ung Pige. Vi var derovre en Eftermiddag og Aften, hvor vi drak Kaffe oppe paa Dækket. Hun havde været i Australien (Adelaide), hvor der skal være saa smukt. Det maa være intressant for en ung Pige at gøre en Rejse med sin Far og paa den Maade faa noget at se af Verden. Jeg længes meget efter at faa at vide, hvad Bestemmelsen bliver, naar vi atter kommer til Valparaiso. Jeg hører baade om Australien og Europa; man mener at det betaler sig ikke her paa Kysten, da Skibet er for stort; nu skal vi jo først til Iquique.

Vi har faaet det saa hyggeligt indrettet paa vort store Skib med mange Bekvemligheder, som man ellers ikke har tilsøs. I Skylightet har jeg Slyngplanter, som pynter meget.

#### *Kaptajn Bruhn bliver arbejdsløs*

Ved Juletid ankom vi til Iquique og til vor store Sorg kom min Mand der fra Skibet. Vi var mest tilbøjelige til at tro at nogen havde sat Ondt for os, da min Mand ikke var sig nogen Skyld bevidst.

Nu var vi atter uden Fortjeneste, dog ogsaa der traf vi strax gode Mennesker, som tog sig af os. En Ven af min Mand, med



Et farvelagt postkort af Valparaisos havn fra omkring samme tid, som MIDDELHEUS' anløb af havnen.

(Foto: Det Kgl. Bibliotek, 1979-429/5)

*A coloured post card of the Valparaiso Roads and port area from about the time when MIDDELHEUS called at the port.*

*(Photo Royal Library Copenhagen)*

hvem han havde gaet sammen paa Styrmandsskolen i Danmark laa der med sit Skib og tilbød os strax at komme ombord hos ham; hans Kone var engelsk og sejlede altid med ham.

Saavidt jeg husker fejrede vi Jul hos dem, men paa Grund af Omstændighederne var vi jo saa inderlig bedrøvede. Saa snart som muligt gik min Mand til Valparaiso og jeg blev ombord hos dem, thi nu havde jeg jo igjen intet Hjem.

Skibet, som vi kom fra gik herfra til Ma-

tanzas, og jeg gik senere med den danske Cpt. og hans kone til Lota, Pladsen hvortil vi først kom efter Strandingen paa Paaskeøen. Derfra kom jeg saa med et andet Skib til Valparaiso, og saa maatte vi atter se at finde os et Hjem. Hos en svensk Skibshandler Svendsen, som havde en chilensk Kone, fik vi et Værelse med Kosten hos dem. Fru Svendsen talte ogsaa engelsk og var en pæn Dame, omtrent paa min Alder. De havde kun 1 Barn, en Dreng paa 6 Aar, som var blind omtrent fra Fødselen.

Vi skriver i dag d. 21. Marts 1895 og med den begyndes her Efteraaret. Forleden Dag havde vi den første Regn, som varede en hel Eftermiddag, hvor Fru Svendsen og jeg sad og frøs indsvøbt i uldne Tørklæder; men endnu har vi ellers varmt Vejr. Fra Maj begynder her at blive koldt, indtil Slutningen af September og da her ingen Kakkelvne er, saa er det rigtig ugemytligt.

Om den lille blinde Dreng Andresito maa jeg fortælle lidt. Han savner ikke Synet, da han aldrig har kendt det; desto stærkere er hans andre Sanser udviklede. Han løber rundt i Huset, synger, leger og veed altid at beskæftige sig. Mørket holder han ikke af. Om Dagen, naar Solen skinner, kan han nok kende Forskel paa Lys og Skygge.

Jeg besøger jævnligt mine Landsmænd Rasmussen og Rølks og ofte naar jeg kommer derhen, trakterer de mig med hjemlige Retter. Her i Chile faar man Suppe to Gange daglig; selv mange Europæere lever efterhaanden paa den Maade; dog er det vel nærmest dem, der er gift med Indfødte. Om Søndagen gaar vi undertiden lidt ud med Rasmussens. Her er et Forlystelsessted lidt uden for Byen, oppe paa Bjerget. Ejeren er fra Lygumkloster, Gissemand og jeg husker saa godt hans Navn, naar vi som Børn kom til Lygumkloster i Ferien. Der er noget, der skal forestille en Have med den Forskjel at istedetfor Grønt og Blomster er der kun Sand og Støv; dog er der store Træer, hvorunder der er Borde og Bænke og saa tænker vi os det Grønne. Længere borte i Vina del Mar, en halv Times kørsel med Toget, der er smukt ved Havet og en lille Skov; dog ingen Skovblomster og

meget lidt Skovbund. Vina del Mar bestaar af det fine Valparaiso; der er Landsteder, Villaer baade smaa og store med smukke Haver og der hersker en voldsom Elegance.

2 Søndage har vi tilbragt paa engelske Skibe og havt det meget hyggeligt; sidste Søndag dansede vi ombord, hvor der var dejlig Plads. Iblandt de engelske Captainer findes saamange dannede og elskværdige Mennesker.

I den nærmeste Fremtid venter jeg en Pakke hjemmefra, hvortil jeg glæder mig ganske forfærdeligt; for at slippe for Tolden tager vi den ombord hos en engelsk Captain.- Den 25 Marts modtog jeg Pakken med mange herligheder og det var et lykkeligt Øjeblik, da jeg pakkede Sagerne ud.

For 14 Dage siden var her en Nat temmelig stærkt Jordskælv. Jeg var rædselsslagen, da jeg vaagnede og ikke rigtig kunde besinde mig. Hele Sengen rystede og jeg raabte ganske højt: Hvad er det ? Jeg troede nemlig der var nogen inde i mit Værelse.

En Søndag var Fru Rasmussen og jeg ude i en Park for at høre Musikken; mens vi spaserer omkring siger Fru R.: Der var en chilensk Officer, der hilste paa Dem, hvortil jeg svarede: Jeg kender ingen chilenske Officerer. 2den Gang hilste han igjen og til min store Forbavselse ser jeg Guvernøren fra Paaskeøen i en meget fin Uniform, en statelig høj Skikkelse, som jeg neppe kendte igjen. Der var en Masse Mennesker og mange fine Dragter og det var interessant at se al den Stads.

Min Mand begynder nu selv at tale om at lade mig gaa hjem for en Tid; dog tør jeg ikke glæde mig dertil, da jeg altfor ofte er



bleven skuffet. Han er nu som 3die Styrmand ombord paa en stor chilensk Damper og vil være her tilbage d. 22 Juni; han sagde, at naar han næste Gang gik herfra, maatte jeg rejse hjem, og blive det nu ikke til noget, saa vil jeg helt opgive Haabet og finde mig i, at blive herude.

Jeg ved det er et daarligt Liv for en Mand alene herude; de bliver fordærvede, naar de ikke er meget karakterfaste; dog hvad der trøster mig er at min Mand vil faa saa lidt Lejlighed til at gaa iland. En Damper ligger jo aldrig længe i Havn. Ikke alene en enlig Mand, men selv de, som har Familie leve ofte et daarligt Liv og det kommer alt af Drik.

Jeg har set Beviser herpaa før og inat hændte det at Hr. Svendsen kom hjem Kl. 3 efter at have været borte fra om Morgenen Kl. 7. Hvor var det forfærdeligt og hvilken Angst vi udstod. Han var drukken og vild og skændte sin Kone ud for det værste og truede med at slaa hende ihjel, naar han fandt hende. Hun var flygtet ind til mig og vi havde laast Døren. Han raabte til mig om at aabne Døren, men jeg taug stille, omsider blev han rolig og vi faldt da isøvn. I dag har han bedt om Tilgivelse, men hun er haard og siger hun vil bort fra ham; han tryglede og tiggede, men hun sagde nej ! og saa gik han atter uden Frokost.

#### *Hjemrejseovervejelser*

Ja, mange mange sørgelige Familieliv er der herude, og hvorledes blive Børnene ved at se Faderen føre saadan et Liv; de ser det fra smaa af og mener det hører sig til, og alt kommer af de afskyelige Drikkevarer. Hvis derfor min Mand beder mig om at bli-

ve og vel at mærke, hvis han kan forsørge mig her iland, som vil være knap for den Gage han faar, da bliver jeg og kan idetmindste give ham et Hjem, naar han faar Lejlighed til at benytte det.

I Slutningen af Juni vil han være her og derefter skriver jeg hjem, hvilken Bestemmelse han har taget. Stakkels Fru Svendsen er helt syg i dag og det er intet Under, thi det passerer af og til.

Paa Grund af daarligt Vejr er hele Turen bleven forsinket, saa da Damperen kom opholdt den sig kun 1 Dag her, og nu da den kom sydfra, var han kun 3 Timer iland.

Vi ses meget lidt, da han har saa lidt Frihed, men vi er jo alligevel glade for at han atter er i Fortjeneste. Han har just ikke saa meget Arbejde, men skal være ansvarlig for Arbejdet ombord og maa saaledes altid være der.

De leve godt ombord paa disse Dampere og han har et rigtig pænt Værelse, naturligvis er det et helt andet Liv end som Captain, hvor han er sin egen Herre, men jeg tror dette er meget bedre for ham. Jeg ønsker saa inderlig han vil blive der, men jeg synes allerede han var ked af det og jeg vilde blive meget bedrøvet om han gik derfra.

Nu har min Mand bedt mig om at blive til han kommer tilbage igjen d. 22nde Juli, da Damperen saa skal i Dokken i 8 Dage. Han har da lovet mig ganske bestemt, at jeg maa rejse hjem en Tur; jeg ved dog ikke om jeg tør tro derpaa, da det altid bliver opsat. I dag skal jeg ned paa Kontoret, for at høre om der er kommen Svar fra Hamborg angaaende Biletten Der var intet Svar kommen, men nu haster det jo heller ikke.

Omkring ved Slutningen af Juli kom Damperen, og i de 8 Dage Skibet var i Dok, bestemte min Mand sig saa til at lade mig rejse.

Den 4de August 1895 gik jeg saa ombord, ledsaget af Hr. og Fru Rasmussen; selv kunde min Mand ikke følge mig ombord og det var maaske ogsaa det bedste.

Den 25 September ankom Skibet til Hamborg og jeg var atter iblandt mine Kære. Hermed slutter jeg mine 6 Aars Oplevelser.

*Helene Bruhn f. Junggreen*

Afskrevet efter Helene Bruhns håndskrevne hæfter i juli 2004 af Hanne Løfqvist.

## Noter

<sup>1)</sup> Vulkanøen Niuafofu eller Niuafofu er den nordligste af Tongaøerne og har et areal på kun 49 km<sup>2</sup>. Øen kaldes også for »Tin Can Island« efter indbyggernes metode med postbesørgelse til passerende skibe ved hjælp af metalbeholdere kastet i søen.

<sup>2)</sup> Påskeøens indbyggertal var faldet kraftigt i det 19. århundrede. Europæerne havde medbragt sygdomme, som de indfødte bukkede under for, og i samme periode blev omkring 2.000 indbyggere tvangsudskevet til slavearbejde i Chile, så indbyggerantallet, da det var lavest i 1877, var nede på kun 111 personer.

<sup>3)</sup> Pastor Mourits Mørk Hansen, der først var

præst i Felsted, senere i Vonsild ved Kolding i Danmark, fortæller i sine Livs-Erindringer om sin ven J. P. Junggreen fra Aabenraa og hans døtre af første ægteskab: »den ene Helene, har været her i Huset et Aar. Helene var en smuk og elskværdig ung Pige og befandt sig vel hos os. Vi holdt meget af hende. For et Paar Aar siden viede jeg hende til Captain Bruhn fra Aabenraa. Hun har flere Gange skrevet til min Datter fra China og fra Samoa-Øerne og Valparaiso.« (Erland Møller har bidraget med disse oplysninger.)

<sup>4)</sup> Matanza er ikke en havn, men en åben bugt med en ankerplads på den udsatte kyst. Positionen er 33° 58' S og 71° 52' W.

## Summary

Mrs. Helene Bruhn, 1859-1937, of the Junggreen family from Southern Jutland, was married to Captain Jacob Bruhn and sailed with her husband for 6 years from 1889 to 1895. The first few years they sailed on board the bark *MIDDELHEUS* of Esbjerg, a period which Helene Bruhn has described in her memoirs. These are presented here in the current article unedited and in her own words.

The voyage began in Hamburg on April 30th 1889 and their route took them via Natal in South Africa to Palembang on Sumatra. Everywhere they landed Mrs. Bruhn went to visit the Danes she met, but she also came into contact with many other Europeans and local inhabitants in the small harbours that the ship put into. From Palembang, for example, she describes a Chinese wedding that she witnessed. From Sumatra the journey continued to Samoa, which took five months for them to reach. On this part of the journey their provisions were low and drinking water was rationed. If they caught a tunny or if a flying fish came aboard then it lent a welcome variety to their diet. On Samoa the ship was lying in Apia, which at that time was German, in order to load copra and the cargo was completed on Niuafo. Via the Tonga Islands and Vavau, they came to Valparaiso.

From Valparaiso they went into the Easter Island trade in 1891, among other things picking up wool, which they carried to Papeete on Tahiti. The return cargo was again coconuts to the where they arrived in June 1892. The ship was wrecked on 17th June 1892 during an onshore gale that prevented them from sailing free of the coast, but everybody on board was saved, some in boats and some in a breeches buoy. They had to stay on the islands for three months before a ship arrived from Chile in September to take them to the mainland, where in the meantime nobody knew of their fate. At one point Captain Bruhn got a job on a ship in the harbour supervising the unloading of cargo, but financially the family were worse and worse off.

In April 1893 Bruhn signed on again as a captain and engaged in trade on the Chilean coast between

Matanzas and Callao in Peru, and back to Valparaiso, where in September Helene again went on board. They sailed to Llico in southern Chile and on to Matanzas, Valparaiso, Callao and Easter Island for wool to Valparaiso.

In Valparaiso they got post from home again and Helene Bruhn began to voice her homesickness. At this point she had not seen her family for over four years. Captain Bruhn took over a larger ship, *APPOLINE EMILIE*, and sailed on 14th March 1894 to the Pajaros Islands near Callao to pick up guano for Talcahuano. After a few trips to the harbour near Concepcion and return journeys to Llico and Matanza, where they once again ran into strong gales on the exposed coast, they sailed once more to Easter Island and Tocopilla, where they arrived on 19th November 1894. After this they spent Christmas in Iquique, where the captain was dismissed from his job without being aware of any negligence in his duties.

With help from their friends they managed to return to Valparaiso in March 1895, and soon afterwards the captain was offered a position as third mate on a Chilean steamer. He was forced to accept the job because they had no more money. Helene stayed in Valparaiso, to which port Captain Bruhn returned in June and again in July 1895, where he finally agreed to his wife's journey home to Southern Jutland. On 4th August 1895 she boarded the steamer for Europe, arriving in Hamburg on 25th September 1895.

Her husband remained on the Chilean coast a while longer, but later he disappeared without a trace in Argentina, from where, in some unknown way, his ship's chest was returned to Southern Jutland. The rest of her life Helene Bruhn remained with her family and supported herself mainly by teaching music.

## Erik Dannesboe : Rederiaktieselskabet Volante 1916-1922

*I 1916 etableredes en række sejlskibsrederier, der søgte at udnytte de gunstige konjunkturer under 1. Verdenskrig. De købte især ældre udenlandske barker på mellem 1.000 og 2.000 nettoregister-tons. Fragtraterne var gode, men indkøbspriserne var også høje, og udbyttet af den investerede kapital nåede slet ikke samme højder, som i dampskibsrederier med tonnage anskaffet før 1. verdenskrig.*

*Et af disse sejlskibsrederier var Volante, hvis korte liv skildres i artiklen.*

Rederiet oplyste, at man ville indkøbe et passende antal store sejlskibe, der fortrinsvis skulle fragte råvarer i form af olieklager og majs til landbruget. Grosserer V. Müller var bestyrende reder, og rederiets bestyrelse bestod af fire medlemmer: Grosserer Johannes Baune, Århus, Chr. G. Hansen, Kornkompagniet, direktør G. A. Hornemann og som formand A. Krohn, der også var rederiets skibsinspektør.

Udsigterne for Volante så lovende ud. Første verdenskrig havde medført en fire-dobling af fragtraterne. I april 1914 lå fragterne for kul fra England til Danmark på 4-5 shilling pr. tons. I April 1916 var de steget til 37-40 shilling pr. tons. Og kurserne på skibsaktier var fulgt med. Rederiet Dannebrog's aktier kunne i april 1914 købes til kurs 105. I april 1916 var kursen steget til

400, for manglen på store skibe, der kunne fragte kul til industrien og råvarer til landbruget, var stor.

Der var også advarende røster. Dansk Søfartstidende bragte den 20. juli 1916 dette læserbrev fra Norges Handels- og Søfartstidende:

»Ny(e) Sejlskibsaktieselskaber. Fra sagkyndig Side skrives bl.a. til »Norges Handels- og Søfartstidende«: »Det ser ud til, at vi atter gaar ind i en ny Periode med Startning Selskaber. Hidtil har Spekulationenen nærmest indskrænket sig til Dampskibsselskaberne, men nu er »de hvide Sejl« kommet i Efter-spørgsel blandt det uvidende Aktiepublikum, som overgaar selv »Damp«. Jeg har længe ventet på et Varsko fra »Norges Handels- og Søfartstidende«, thi at der maa magiske Kunster til for at gøre de dyre Skibe, der nu indkøbes, til en lønnende Forretning, er vist de fleste Sejlskibsredere enige om.

Naar et c(a). 2.500 Tons Jernskib, bygget i Midten af Firserne indkøbes til 700.000 Kr., kan der selv under de allerheldigste Omstændigheder ikke regnes med mere end 200.000 Kr. (i) Fortjeneste pr. Aar, efter at Skatter ect. er trukket fra. Skibets Værdi før Krigen var ca. 90.000 Kr., saa det maa altsaa drives i tre Aar før det kommer ned i normal Værdi. Dette er under de allerheldigste Omstændigheder, men hvilket Selskab gaar i tre Aar uden Havari, og



MAAGEN var en bark på 1.262 brt og bygget af stål i 1877 under navnet DUMFRIESSHIRE. Under norsk flag blev navnet ændret til ALFHEIM. Herfra blev det i 1916 købt af rederiet Volante, København. Den 15. december 1922 blev det solgt til grosserer Möllnitz, København, der den 18. december 1922 videresolgte skibet til ophugning i Tyskland. På fotoet ses MAAGEN under bugsering med påmalede nationalitetsflag.  
(Foto H&S)

*The MAAGEN was a bark of 1,262 gross register tons built of steel in 1877 under the name of DUMFRIESSHIRE. Under the Norwegian flag the name was changed to ALFHEIM. From here it was purchased by the Volante Shipping Company of Copenhagen in 1916. On 15th December 1922 it was sold to Mr. Möllnitz, København, who on 18th December 1922 sold the ship again to the breaker's yard in Germany. In the photo the MAAGEN can be seen while being towed with a flag of nationality painted on it.  
(Photo DMM)*

hvorledes stiler ikke Reparationsforholdene sig nu. To dyre Maaneder gaar bort bare til lidt ovenbords Skade.

Det er ikke tilstrækkeligt, at Sejlskibene er uafhængige af de engelske Kul- og Maksimalfrafter.

Har der nogensinde været paakrævet en Advarsel til det store aktietegnende Publi-

kum, maa det sikkert nu være paa sin Plads.

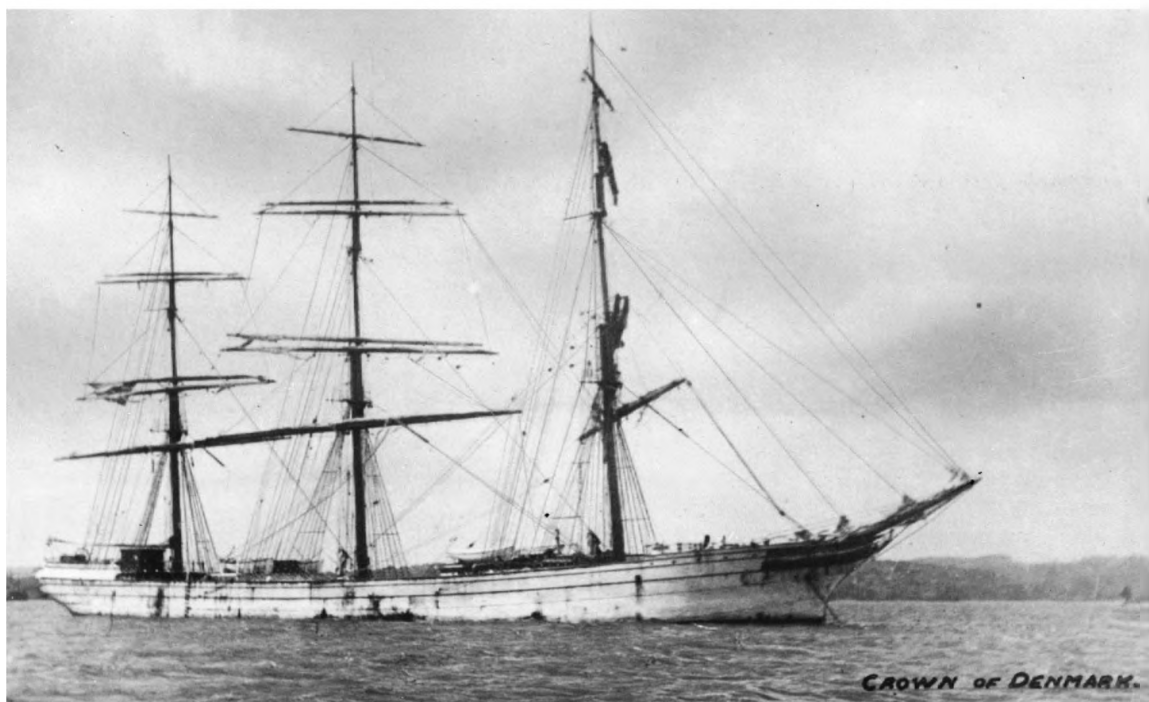
Bladet giver Indsenderen Ret, men har gjort den Erfaring, at alle Advarsler er spildt paa et usagkyndigt Publikum«.

Ingen tog dog advarslerne alvorligt. I 1916 blev der indkøbt 6 fuldskibe og 24 barkskibe fra andre neutrale lande til forskellige danske rederier.



TERNEN var en bark på 1.055 brt og bygget af jern i Sunderland i 1875 som CASTLE HOLME. Under norsk flag fik den navnet ESTER og herfra blev den i 1916 købt af rederiet Volante, København. I 1921 blev den solgt til A/B Romny, Stockholm. Barken forliste i 1924. På billedet er TERNEN under reparation på P. Ph. Stuhrs Værft i Ålborg.  
(Foto H&S)

*The TERNEN was a bark of 1,055 gross register tons built of iron in Sunderland in 1875 as CASTLE HOLME. Under the Norwegian flag it was named the ESTER, and from here it was purchased by the Volante Shipping Company of Copenhagen in 1916. In 1921 it was sold to A/B Romny, Stockholm. The bark was wrecked in 1924. In the picture the TERNEN is being repaired at P. Ph. Stuhrs Shipyard in Ålborg.  
(Photo DMM)*



VIBEN var et fuldskib på 2.062 brt og bygget af jern under navnet CROWN OF DENMARK i Dumbarton i Skotland i 1883. Under norsk flag fik skibet navnet SAGA, og herfra blev det i 1916 købt af rederiet Volante, København. I 1923 blev det solgt til A/S Anders Just, København, der samme år videresolgte skibet til ophugning i Tyskland. På billedet bærer skibet stadig navnet CROWN OF DENMARK.

(Foto H&S)

Heller ikke bestyrelsen i Volante tog sig af advarslerne, men gik ud i markedet for at købe skibe til rederiet. I juli måned 1916 blev der købt to barkskibe fra norske redere. ALFHEIM, der under dansk flag fik navnet MAAGEN, og ESTER, der fik det danske navn TERNEN.

MAAGEN på 1.264 brt. var 39 år gammelt

*The VIBEN was a full-rigged ship of 2,062 gross register tons built of iron under the name of CROWN OF DENMARK in Dumbarton in Scotland in 1883. Under the Norwegian flag the ship was named the SAGA, and from here it was purchased by the Volante Shipping Company of Copenhagen in 1916. In 1923 it was sold to A/S Anders Just, Copenhagen, who sold the ship the same year to the breaker's yard in Germany. In the picture the ship still bears the name CROWN OF DENMARK.*

*(Photo DMM)*

og bygget 1877 på det skotske værft Russell & Co i Glasgow, mens TERNEN på 1.054 brt. var 41 år gammelt og bygget 1875 på det britiske værft B. Russell & Co i Sunderland.

Hvis man lægger de norske beregninger til grund for skibspriserne har Volante betalt ca. 280 kr. pr. brt. og så har TERNEN

kostet ca. 295.000 kr. og MAAGEN ca. 353.000 kr.

Endnu var der af aktiekapitalen på 2.000.000 kr. ca. 1.352.000 kr. at investere for, og de blev brugt på de to fuldskibe SVANEN og VIBEN.

SVANEN på 1.796 brt. var 35 gammelt og bygget i Liverpool 1881 af værftet W.H. Potter & Sons, Liverpool og skibet blev købt fra et rederi i Uruguay under navnet WALDEN ABBEY.

VIBEN på 2.061 brt. var »kun« 33 år gammelt og ligeledes bygget i Skotland 1883 på værftet A. Mc. Millan & Sons i Dumbarton. Det blev købt fra Norge under navnet SAGA.

Hvis de tidligere nævnte norske opgørelser på skibspriser holder stik, har Volante betalt ca. 502.000 kr. for SVANEN og 557.000 kr. for VIBEN. Der ville på den måde stadigvæk være 293.000 kr. til driftskapital.

Rederiets første regnskab dækkede kun et halvår. På generalforsamlingen i april 1917 blev det i beretningen for 1916 meddelt, hvordan de 4 skibe havde sejlet i årets løb:

MAAGEN afgik efter et »survey« fra Gøteborg den 22. juli 1916 til Ålborg, hvor det blev synet af Skibstilsynet, der den 10. august gav skibet sejltiladelse. Derpå lastede skibet kridt til New York, men blev den 17. august beordret til Kirkwall i Skotland, for at blive undersøgt for eventuel kontrabandeladning. MAAGEN afsejlede fra Kirkwall den 20. august 1916. Det blev en hård rejse. Den 8. november 1916 måtte skibet søge ind i Delaware Bay i USA med svære søskader. Det blev bugseret til New York, og

måtte efter losningen gennemgå en større reparation. MAAGEN kom først til søs igen i februar 1917.

TERNEN blev overtaget i Odense den 21. juli 1916 og gik den 9. august i ballast til Ålborg med ankomst her den 13. august. Skibet skulle laste cement til Santos, men først godkendes af Skibstilsynet. Den 8. oktober 1916 var alle tilladelser på plads, og med fuld last afgik TERNEN til Santos i Brasilien.

SVANEN blev overtaget den 8. august 1916 i Boston, USA. Det blev slæbt til New York, gennemgik et eftersyn, og lastede derpå oliekager til Århus med ankomst den 17. oktober. Også SVANEN måtte gennemgås, synes og godkendes af Skibstilsynet. SVANEN sejlede i ballast til København, hvor synet skulle foregå, og Skibstilsynet har åbenbart gennemgået SVANEN med kritiske øjne, inden de erklærede skibet for sejlklart. Først den 29. december 1916 kunne det afgå i ballast til Baltimore, USA for at laste majs til Århus.

VIBEN blev overtaget i Esbjerg den 20. november 1916 og slæbt til København, hvor det på et værft gennemgik et større eftersyn, før det kunne godkendes af Skibstilsynet. Det kom derfor først i fart den 4. marts 1917.

Regnskabet for 1916 udviste et overskud på 185.053 kr. og der blev udbetalt 5 % i udbytte til aktionærerne (100.000 kr.) – et årsresultat der både kan siges at afspejle de høje fragtrater under verdenskrigen, og dels held for det nye rederis skibe. Indtil december 1916 havde Danmark mistet 64 skibe ved torpederinger og minesprængninger, og alene i december 1916 og janu-



ar 1917 blev 35 skibe torpederet eller brændt af tyske søstridskræfter. Der var tydeligvis sket en ændring i den tyske søkrigsførelse.

Den 3. februar 1917 kom forklaringen. Fra tysk side blev det meddelt, at fra denne dato ville alle skibe fra såvel krigsførende som neutrale lande blive sænket uden varsel i Nordsøen og store dele af Atlanterhavet. Det medførte, at alle skibe på vej til eller fra Danmark blev tilbageholdt, indtil der kunne fås et overblik over de fremtidige forhold.

For Volante blev de nye forhold også vanskelige. Den 4. marts 1917 sejlede VIBEN i ballast fra Danmark til USA. Rejsen blev langvarig, og først i juli måned var skibet færdiglastet i Savannah, USA med en ladning olieker til Danmark. Imidlertid fik VIBEN sejlforbud af de amerikanske myndigheder, der ikke ville udstede et »letter of assurance«, det vil sige en forsikring af ladningen. Udenrigsministeriet forsøgte forgæves at få de amerikanske myndigheder til at give tilladelsen. Til sidst måtte ladningen losses, og den 22. oktober 1917 forlod VIBEN Savannah og gik i ballast til New York for at laste til Pernambuco Recife i Brasilien. VIBEN afsejlede fra New York den 22. november 1917 og ankom til Pernambuco den 30. december. På ét år havde skibet kun haft én lønnende ladning om bord.

MAAGEN var i januar og februar måned under reparation for de skader, skibet havde fået det foregående år. Så lastede det en ladning olieker til Ålborg og ankom her til den 9. april 1917. Det var i sig selv noget af en bedrift. Både tyske ubåde og britiske

marinefartøjer jagtede hver for sig alle skibe, der krydsede Atlanterhavet. Tyske ubåde for at sænke skibene, og britiske for at bringe dem til en kontrolhavn i Storbritannien. Men MAAGEN undgik alle farer. Kom velbeholden til Ålborg, hvor den lossede oliekerne og derefter atter forlod Ålborg med kurs mod USA, formentlig via Bergen i Norge, hvorfra sejladsen vestpå var mindst risikofyldt. Resten af krigen måtte MAAGEN imidlertid sejle mellem USA og Sydamerika, fordi en ladning til Danmark ikke kunne få eksporttilladelse.

TERNEN, det skib, der havde det bedste økonomiske resultat i 1917, gjorde i foråret MAAGEN kunsten efter og snød såvel tyske ubåde og britiske marinefartøjer ved at sejle en last olieker til Danmark. Det returnerede i ballast til USA. Men også for TERNEN var det slut med transatlantiske rejser, og resten af krigen sejlede skibet i fart mellem Nord- og Sydamerika. Her kunne sejladsen foregå risikofrit, men til gengæld til maksimalrater, der var betydelig dårlige end de, der kunne opnås på de transatlantiske ruter.

Også SVANEN var i 1917 i transatlantisk fart og lastede i marts majs i Baltimore til Århus. Kaptajn Christensen blev inden afgang den 25 marts 1917 oplyst om den tyske uindskrænkede ubådskrig, og han blev tilrådet at anløbe den britiske kontrolhavn i Halifax i Canada, for at få lasten inspiceret. Derpå skulle han gå nord om Færøerne, der var den mest sikre sejlroute. Af forskellige årsager fulgte han ikke disse råd, og den 20. april blev skibet standset af et britisk marinefartøj, der satte tre marinesoldater og en kontrolofficer om bord



Barkskibet MAAGEN oplagt i Nørresundby sammen med fuldskibet VIBEN i 1922. Begge skibene var ejet af rederiet Volante.  
(Foto H&S)

*The Bark MAAGEN laid up in Nørresundby together with the full-rigged ship VIBEN in 1922. Both ships were owned by the Volante Shipping Company.  
(Photo DMM)*

og beordrede skibet ind til Stornoway på Hebriderne. Der fandtes imidlertid ikke specialkort over Hebriderne på SVANEN, og i samråd med den britiske kontrolofficer blev kursen i stedet sat mod Shetlandsøerne, hvor skibet kunne inspiceres. Den 23. april 1917 kl. 04.00 befandt SVANEN sig ca. 30 sømil nordvest for Shetlandsøerne. Her blev det stoppet af en tysk ubåd, der beordrede mandskabet i bådene og derpå sænkede SVANEN. Ved udsætningen af bådene blev den ene så beskadiget, at den var ubrugelig, og i stedet måtte skibets jolle fungere som redningsbåd. De i alt 26 mand blev fordelt med 20 mand i redningsbåden og seks mand i jollen. Begge bådene nåede næsten frem til Shetland, så kæntrede jollen, hvorved to af de seks ombordværende druknede. De resterende fire mand fra jollen blev taget om bord i redningsbåden, der klokken 18.00 nåede frem til fyret ved Barryfirth, hvor de blev reddet af det stedlige redningsmandskab. I forsikring fik Volante 750.000 kr., der dog i henhold til loven måtte deponeres på en spærret konto i Handelsbanken.

Regnskabet for 1917 var ikke imponerende. I bruttofragt var der indsejlet 1,4 millioner kr. Men udgifterne havde været så store, at nettooverskuddet kun var på 196.000 kr. De blev fordelt med et udbytte på 6% til aktionærerne, svarende til 120.000 kr., og resten placeret på forskellige konti i rederiet.

I det meste af 1918 fortsatte verdenskrigen, men den 11. november 1918 bad Tyskland om fred og fik det. Det standsede omgående den blodige krig på havene, men behovet for tonnage og fragtraterne var relativt højt endnu et par år.

For Volante blev 1918 det bedste i rederiets levetid. Skibene var alle beskæftiget i fart mellem Nord- og Sydamerika til amerikanske maksimalrater, men MAAGEN var dog stadig et problembarn for rederiet, da skibet måtte gennemgå større reparationer.

I bruttofragt blev der indsejlet 1.381.606 kr. og nettooverskuddet blev på kr. 496.178. Det blev fordelt med 10 % i udbytte til aktionærerne på kr. 49.617,85, i tantiemer blev der udbetalt 37.617,84 kr., og resten blev som tidligere placeret på forskellige konti i rederiet.

I 1919 faldt nettooverskuddet til 90.280 kr., og i 1920 var Volante's skibe udsat for dyre havarier og lange og besværlige rejser.

»Ulykkesfluglen« MAAGEN gik først på året i ballast fra Madeira til Buenos Aires i Argentina. På rejsen fik skibet en lækage, og da det den 14. maj ankom, kunne der ikke skaffes en dokplads til reparation af skaden. MAAGEN gennemgik en foreløbig reparation, og Lloyds udstedte en sejltilladelse. Derefter blev skibet sluttet for en last hvede til Rio de Janeiro. Den 23. juni 1920 afsejlede MAAGEN, men selv om der var lods om bord, kolliderede barken på La Platafloden med det franske dampskib LEMYRE DE VILLERS og måtte gå ind til Montevideo for at blive repareret. Reparationen tog sin tid, og først den 1. september kunne man sejle mod til Rio de Janeiro. Efter losningen fortsatte skibet til i ballast til Santos i Brasilien, hvor det lastede olieklager til Horsens. Lastningen begyndte den 15. oktober, men først den 24. november 1920 kunne skibet fuldt lastet afgå mod Horsens. Rejsen til Danmark blev også langvarig. Først den 14. marts 1921 ankom

skibet til Horsens efter en rejse på 110 døgn.

TERNEN var heller ikke heldig. I januar 1920 afgik skibet efter endt survey fra Ålborg til Gøteborg for at laste træ til Vestafrika. Det afgik herfra den 17. februar, men efter hårdt vejr og et havari nord for Skotland måtte TERNEN den 10. marts returnere til Haugesund i Norge for at blive repareret. Reparationen tog næsten to måneder, og først den 6. maj 1920 afgik skibet til Dakar i Vestafrika, hvortil det ankom den 8. juni. TERNEN lossede én partlast her og fortsatte videre til Bathurst, hvor resten af ladningen blev losset. Den 7. august 1920 afgik skibet i ballast mod Newport News i USA, men der var sygdom om bord, og TERNEN måtte derfor via Dakar, inden rejsen mod USA kunne fortsætte. I Newport News i USA lastede det kul til Vejle. Det afgik den 9. oktober og ankom til Vejle den 24. november 1920 efter en rejse på 46 døgn. Efter udlosningen blev skibet oplagt i Vejle.

Heller ikke VIBENs rejser gik uhindret. Ved årets begyndelse lå skibet til reparation i New York. Og da den var overstået gik VIBEN til Norfolk, hvor det lastede kul til Montevideo i Uruguay. Skibet afsejlede den 30. april 1920 og først efter en rejse på 62 døgn ankom det til Montevideo. Rederiet var utilfreds med kaptajnen, der blev fyret, og en ny kaptajn ansat. Skibet gik derefter til Buenos Aires, hvor det skulle laste olieklager til Danmark, men da Lloyds besigtigede skibet, forlangte de at få foretaget forskellige reparationer. Bl.a. skulle en del af dækket udskiftes. Da reparationerne var færdige, og de var blevet godkendt af

Lloyds, kunne lasten af olieklager indtages, og først den 6. november kunne skibet afgå mod Danmark. Den nye kaptajn var åbenbart en bedre sømand end den fyrede. I hvert fald gjorde VIBEN en hurtig rejse på kun 57 døgn og passerede Skagen den 3. januar 1921. Ladningen blev losset i Nørresundby, hvor skibet siden blev oplagt.

Regnskab for 1920 så sørgeligt ud. Der var indsejlet 822.966 kr. i bruttofragt. Det gav et underskud på 741.950 kr. Alene på VIBEN havde underskuddet været 522.089 kr. Volante havde en gæld til Handelsbanken på 773.807 kr., der som sikkerhed havde den båndlagte assurancesum for SVANEN på 764.359 kr. Og fremtiden så alt andet end lys ud, så det blev besluttet at indstille til en likvidation af rederiet. På en ekstraordinær generalforsamling den 4. maj 1921 blev det vedtaget at følge indstillingen.

Intet under at Volante ikke kunne finde beskæftigelse til skibene. Den 1. januar 1922 var der oplagt 33 danske skibe på tilsammen 54.000 brt. I juni samme år var tallene 140 oplagte skibe på tilsammen 346.000 brt.

I løbet af de 1921 og 1922 blev skibene afhændet.

TERNEN blev solgt den 14. juni 1921 til det svenske rederi A/B Romny i Stockholm. Der er intet oplyst om salgsprisen. Skibet forliste i øvrigt i 1924.

På generalforsamlingen i 1922 aflagde formanden, Chr. G. Hansen, en kort beretning. Han oplyste, at der var ført forhand-

linger med flere udenlandske købere om køb af MAAGEN og VIBEN, der fortsat lå oplagt i Nørresundby, men at det i intet tilfælde var lykkedes at opnå et fast bud. Om regnskabet udtalte han, at der havde været et overskud på 14.178 kr., der overførtes i ny regning. Det var sidste gang Volante gav meddelelser om driften. Men formentlig er hele aktiekapitalen på 2.000.000 kr. gået tabt.

Den 15. december 1922 blev MAAGEN købt af grosserer O.E. Möllnitz, København, der tre dage senere videresolgte skibet til ophugning i Moorhaug i Tyskland. Næsten samme vej gik VIBEN. Firmaet A/S Anders Just, København stod som ejer af skibet, da det den 25. januar 1923 for en salgpris på 50.000 kr. gik til ophugning i Tyskland.

Der foreligger intet om, hvordan de to ovennævnte var kommet i besiddelse af skibene. De kan hver for sig have været aktionærer i Volante og have købt skibene billigt og solgt dem med en vis fortjeneste og på den måde formindsket deres tab i Volante. De kan også have været pengemænd, der har købt skibene billigt og derpå med fortjeneste afhændet dem igen.

Af de mange rederier, der blev stiftet under 1. verdenskrig, overlevede kun meget få, og da krigskonjunkturerne ebbede ud, var det ikke mere muligt af finde lønnende beskæftigelse for store gamle sejlskibe under dansk flag.

Artiklens oplysninger er hentet fra Dansk Søfartstidende og Danmarks Skibsliste.

## *Summary*

In 1916 a number of sailing-ship companies were established in Denmark in order to take advantage of the favourable economic climate during World War I. They purchased foreign barks, especially the older kind, with a capacity of 1000 – 2000 net register tons. Cargo rates were good, but ship prices were also high, and profits on the invested capital did not reach nearly the same heights as in steamship companies with tonnage purchased before World War I.

One of these sailing-ship companies was The Volante Shipping Company Ltd., whose short span of life is described in the article.

The company was founded in 1916 with a share capital of 2,000,000 D.kr., and the money was used to purchase two barks from Norwegian shipping companies: ALFHEIM, which was named MAAGEN when it came under the Danish flag; and ESTER, which was given the Danish name TERNEN. The next two ships that were purchased were the two full-rigged ships SVANEN and VIBEN. SVANEN was bought from Norway, where it had been named SAGA, while VIBEN's former name was WALDEN ABBEY.

The shipping company was led by Mr. V. Müller, a wholesaler, as administrative shipowner, and the

board consisted of Johannes Baune, a wholesaler from Århus, Mr. Chr. G. Hansen, from Kornkompagniet (the Corn Company), Mr. G.A. Hornemann, director, and as chairman Mr. A. Krohn, who was also the shipping company's ship inspector.

The article describes the ships' voyages to North and South America and Europe during the unrestricted German submarine warfare and ends with the downward trend in the economy after the war and the laying-up of the sailing ships. The board decided to recommend the liquidation of the company and the sale of the ships and this was approved in 1921.

The TERNEN was sold on 14th June 1921 to the Swedish shipping company A/B Rönny in Stockholm, but it was wrecked in 1924. On 15th December 1922 the MAAGEN was purchased by Mr. O.E. Möllnitz, a wholesaler from Copenhagen, who sold the ship again three days later to the breaker's yard in Moorhaug in Germany. Almost the same happened to the VIBE. The firm of A/S Anders Just of Copenhagen was the official owner of the ship when it went to the breaker's yard in Germany on 25th January 1923. The SVANEN had been sunk by a German submarine during the war.

## Asger Jansen: Styrmandsliv i vinteren 2002-2003

*Overstyrmand Asger Jansen har i foråret indsendt en kopi af sin dagbog for en hyre om bord i m.s. BLUE OCEAN i tiden 13. december 2002 til 21. marts 2003. Med forfatterens tilladelse bringer artiklen uddrag fra dagbogen, som blandt andet giver et levende indtryk af vintersejlad i Nord- og Østersøen i en ældre single-decker.*

*Siden sidst i 1990'erne har Asger Jansen i øvrigt arbejdet med voksenundervisning i land, men for at beholde sit skibsførerbevis tog han fire måneders orlov fra sit job i land for at optjene sejltid. Efter hyren fortsatte han med sit landjob.*

*BLUE OCEAN, der var bygget i 1977, blev i sommeren 2003 lagt op i Marstal og senere samme år solgt til udlandet.*

### **Fredag den 13. December 2002**

2 t (antal arbejdstimer i døgnet er for de følgende dage angivet efter datoen).

Jeg spadserede fra min bopæl til Metrostationen. København er på den anden ende pga. Euro topmøde, og det er næsten umuligt at få fat i en taxa.

Med KLM til Amsterdam. På flyet møder jeg en af mine gamle venner fra Filippinerne. Det er ved at blive en vane at møde gamle venner i flyvemaskiner. Jeg mødte også vores kommende maskinchef Olavur.

Fra Amsterdam til Humberside Airport med Fokker 59 propelmaskine.

Agentens chauffør kørte os straks til

BLUE OCEAN, der ligger i Royal Docks pier 7, i Grimsby. Der arbejdes først på mandag med losningen.

BLUE OCEAN er 1: gammel, 2: men tilsyneladende ok, 3: en god del MARTHA, 4: men stemningen er ok, 5: men her er noget nusset, 6: men maskinrummet er flot.

Min gamle kollega Benny B. Larsen, som jeg kender fra D/S Norden, giver en noget forvirret overlevering på en halv time, men der er da et par dage til at lære det hele. Der er meget jeg skal lede langt efter i erindringerne.

Bortset fra videoen i mandskabsmessen er her helt stille. Generatoren er forrest i skibet under bakken.

### **Lørdag den 14. december 2002**

9 t

Matrosen Kasmaric gav en guidet tur på dækket og i lasten. Forbavsende mange ting virker.

Middagen var ligefrem glimrende: Grøntsagssuppe og roastbeef.

Klokken 13 satte vi man-over-board båden i vandet på mindre end 4 minutter. Og den startede og sejlede fint.

Gennemgår broen, der bærer præg af mange systemer over mange år, men der er vist, hvad der skal være. Hospitalet er en rodebiks, men indholdet er ok. Helt ny computer på broen.



BLUE OCEAN ligger med tømte ballasttanke højt på vandet og venter på last i Vesterås.  
(Foto forfatteren/H&S)

*The BLUE OCEAN lying high in the water with empty ballast tanks waiting for a cargo in Vesterås.  
(Author's photo/DMM)*

Jeg tog en aftentur til Grimsby downtown. Mange rædselsfulde juledekorationer i de små rækkehushjem. Det er store julefrokost-aften. De unge er meget berusede og byen vrimler med nedringede damer i hotpants og mænd i åbentstående skjorter på vej fra pub til pub. Får en pint of lager og indser, at jeg ikke kan indhente de lokale, så jeg tager en taxa tilbage.

**Søndag den 15. december 2002**

9,5 t

Stadig i Grimsby – ingen losning.

Det sjaskregner hele dagen også mens jeg detaljeret gennemgår de forskellige ting på dækket.

Vi sætter et par flere trosser ud til for-tøjning for en sikkerheds skyld. Maskinchefen har store problemer med at starte hovedmotoren fra broen. Vi prøver hele dagen uden held.

Jeg får gennemgået og afprøvet det meste af elektronikken på broen. Radars kan være uendeligt forskellige og mit gamle had til multifunktionsknapper dukker op påny.

## M/S BLUE OCEAN

### Tekniske oplysninger.

Tidligere navne	MÅLARSEE, byggenavn IJSSELMEER, FORTUNA KLINTHOLM perioden 1997 - 2000 DELPHINUS perioden 2000 - 2001 BLUE OCEAN fra 2001 til 19/8 2003
Solgt til	Octavia Marine S.A., Majuro, Marshall Islands og omdøbt GUSTAV
Bygget	No. 48, Scheepwerft Harlingen, Holland
Byggeår	1977
Port of registry	Aalborg DK
Kaldesignal	OZME2
IMO-nummer	7607405
Reder	BLUE OCEAN A/S, Odense
Dimensioner	Længde overalt 80,22 m Længde mellem pp. 73,49 m Bredde 11,90 m
Dybgang	Summer 5,57 m Moulded 6,80 m Summer freeboard 1,25 m
Air draught	32,77 m
Luge	42 x 9,30 m, lugekarmshøjde 1,25 m
Kapacitet	Grain 118.000 cuf = 3334 m <sup>2</sup> Bale 115.700 cuf = 3254,5 m <sup>2</sup>
Tonnage	BT 1.793, NT 953; gammel måling: 1.595,74 BRT
Klasse	GL No. 012814; 100A5 E3
Maskinkraft	MWM-hovedmaskineri på 1.765 kW, 2400 HP
Hjælpemaskineri	2 stk. 96 kW samt 1 stk. 74 kW
Fart	10 knob ved 520 rpm
Bunkers	Total 232,26 m <sup>3</sup> gasoil
Bunkersforbrug	4.500 liter per døgn
Ballast	1.106 mt saltvand
Ballasttømning	Tid: 9 timer
Ferskvands- beholdning	30 m <sup>3</sup> , døgnforbrug 1,5 m <sup>3</sup>

I går og i dag har jeg også haft tid til at læse Pontoppidans *Lykke Per*. Den er virkeligt godt skrevet, og det er længe siden, jeg har taget mig tid til at læse bøger. København er for fristende til at hengive sig til litteraturen.

### Mandag den 16. december 2002

11 t

Stadig i Grimsby.

Op 0545 for at være klar, hvis havnearbejderne kommer, men det øsregner og lasten af filper (hydromagnesium) tåler ikke vand.

Losser 700 tons fra kl. 1000-1715 og har så dybgang på mindre end 5 meter, så vi kan komme længere op ad Humberfloden til næste lossehavn.

Fik afmærket den ene ankerkæde, men har ikke meget held med at tømme ankerkædekasserne for vand, fordi 3 dykpumper var i »udu».

Nu venter vi på højvande og skal sejle til morgen 01.

Det er længe siden jeg har fået en hel dags frisk luft og hårdt arbejde – jeg er forblæst og lidt forpustet.

### Tirsdag den 17. december 2002

14 t

Afgang fra Grimsby kl. 0100 og gennem den gamle sluse med det Venetiansk inspirerede fyrtårn. Det er flot at sejle på River Humber.

Ankomst Killingholme kl. 0410.

Da vi starter losningen kl. 07 står BLUE OCEAN på den bare flodbund. Tidevandsforskellen er 6 meter.

Losningen stopper kl. 1440 mod normalt



kl. 1600, fordi det lokale hold spiller en vigtig rugbykamp.

Sent om eftermiddagen får vi besked om vores næste rejse: Wismar til Sverige med salt. Det bliver vist en kold jul. Vi går ind i en ny timecharter, så vi kan risikere, at det bliver pendulfart. Vi får se.

### **Onsdag den 18. december 2002**

11 t

I dag er der fuld fart over losningen og vi er færdige klokken 14.

Vores destination og rute bliver ændret 3 gange – så jeg har travlt med søkortene. Jeg må erkende, at det er mindst 18 år siden jeg sidst satte kurser ud i et søkort. Det har man en 1. styrmand til på de store skibe. Vi har også 2 GPSere (computer der angiver skibets position v.h.a. satellit) af ældre årgang, der driller mig.

Afgang kl. 1700 mod Rotterdam. Vi skal laste salt til Malmø, men jeg gør mig nu ingen forhåbninger i den anledning.

Jeg dummer mig med radarerne og føler mig som en grøn styrmandselev. Det skyldes naturligvis, at jeg er vant til meget sofistikerede radars og her om bord har vi modeller med meget lidt automatik.

Der er meget der skal genopfriskes, men det er også 5 år siden, jeg sidst gik en søvagt.

Men det er en herlig fornemmelse at sejle, at zigzagge mellem boreplatforme, skibe, bøjer og fiskere i den fuldmåne klare nat.

### **Torsdag den 19. december 2002**

12 t

På søvagten i nat satte vi uret en time frem, så jeg »kun« havde 5,5 timer vagt.

Vi sejlede videre mod Holland i det smukke vejr.

De fleste af de ting, som kaptajnerne i store skibe sørger for, må jeg selv klare af den simple grund, at skipperen selv også går 12 timers søvagt og har aldeles rigeligt at tage sig til. Således sejler jeg op ad floden Maas alene med lodsens. Ingen rorgænger – vi har en fortræffelig selvstyrrer.

Vi lægger også til kaj uden slæbebåd trods 180 graders sving i det snævre havnebassin, dog hjulpet af en lille motorbåd til trosserne.

Draftsurvey (beregning af skibets lastmængde sammen med en repræsentant for ladnings afskiber) + on hire survey (besigtigelse af skibet inden skibet overtages af en ny »lejer« for fejl og mangler sammen med repræsentant for den nye lejer) + bunkring (fyldning af skibets tanke med olie til fremdrift og el) + lastning med det samme. Vi laster fra en pram på omtrent vores egen størrelse.

Efter 14 timers arbejde og vagt får jeg lige et par timer på øjet i dette døgn, og det er vel nok for en ung mand!

### **Fredag den 20. december 2002**

15 t

Op kl. 0100 for at gøre søkort og rejseplaner klar. Klokken 0500 forhaler vi til en conveyor rundt om kajhjørnet. Kl. 0700 starter lastningen. Kl. 0930 leder jeg den endelige lastning til lastliniemærkerne. Klokken 1000 endelig beregning af lasten. Kl. 1015 afgang. Kl. 1100-1300 zzzzz. Kl. 1300-1800 søvagt. Vi sejler langs Hollands kyst i trafiksepareringerne. Vi får besked

om næste rejse : Wismar til Søraker i Sverige på 62. breddegrad, det er på højde med Grønlands sydspids. Det bliver koldt. Charteren har planlagt lastning i Wismar 24. december med afgang samme dag.

I Rotterdam afmønstrede vores »elev« = praktikant (umulig unge som kommunen ikke kunne anbringe) Han var glad for at skulle hjem, men også glad for at have været med ude at sejle.

Glemte at vi i går havde besøg af repræsentant fra Handelsflådens Velfærdsråd, der sørgede for at vi fik byttet vores bibliotek og for at vi fik lidt nye aviser. De gør et godt og vigtigt stykke arbejde for os. Men vi kunne ikke nå at komme med på en turisttur i Rotterdam.

Fandt en død kakerlak i min køje. Det huer mig ikke. Og jeg som troede at jeg skulle sove alene de næste måneder.

### **Lørdag den 21. december 2002**

12 t

En stille og rolig søvagt, hvor jeg får sat mig ind i endnu et par manuals, hørt dansk radio og ordnet nogle søkort.

Siden jeg kom om bord har jeg sovet som en sten på frivagterne og drømt så aldeles levende, om stort set alle de mennesker jeg kender og har kendt. Men også mine sædvanlige skrækscenarier om alt, hvad der kan ske med skibe. I nat drømt jeg fx om trosser der var tilberedt som spaghetti med motorolie som kødsovs.

Måneopgangen i eftermiddags var meget smuk i det frostklare vejr. På grund af reflekser så det ud som om månen blev serveret på et rødt fad.

Vi er ved Hanstholm, så jeg benytter lej-

ligheden til at ringe hjem. Længe leve mobiltelefonen.

### **Søndag den 22. december 2002**

13 t

Ulempen ved mobiltelefoner er, at de kun virker når man er tæt på land og dermed ofte i trafikerede farvande.

Dagens nyhed på TV i går aftes var de nye EU-torskekvoter og det er helt sikkert at samtlige fiskere fra Jyllands vestkyst var stukket til havs efter nytårstorsk lige der hvor jeg skulle sejle. Der var også mange overhalende og modgående skibe, så de 6 timers vagt gik meget hurtigt.

Eftermiddagsvagten gik fra Anholt til lige inden Helsingør. Flot og klart vejr – så er der noget ved at sejle. Og så har vi danske TV programmer.

### **Mandag den 23. december 2003**

12 t

Ankomst Malmø forløb helt glat – der er is over det hele og vi skøjter rundt på dækket under fortøjningen.

Losningen starter kl. 0730 med to grabber og det sidste opfejede saltkorn ryger i land kl. 1300.

Vi havde besøg af den lokale sømandspræst der endda havde små julegaver med til os fra menigheden.

Motormanden har julesmykket messerne i bedste polske stil, så ikke et øje er tørt.

Min niece Nina skulle have besøgt mig, men efter at have travet rundt i havnen i to timer opgav hun og tog hjem igen. Havne er store.

Ved solnedgang sejlede vi under Øresundsbroen. Smukt. Vi havde også en repa-

ratør om bord i Malmø, men han havde ikke meget held.

Jeg fik masser af julehilsner, det er dejligt at få post.

## Tirsdag den 24. december 2002

9 t

### *M/S BLUE OCEAN - Julebrev*

Så blev det alligevel jul på det gode skib BLUE OCEAN. Men det hele startede såre stresset og trøstesløst. Vi losede i Malmø 23. december og sejlede af sted med fuld kraft mod Wismar, så vi kunne blive lastet den 24. og sejle med det samme mod Sundsvall. Det var første gang, jeg sejlede under Øresundsbroen, og det var smukt og betagende, selvom man skal holde tungen lige i munden, for der er god strøm og god chance for at blive lidt for berømt, hvis man rammer bropillerne.

Klokken seks juledagsmorgen kom lodsens om bord i Wismar, og vi fortøjede skibet med dybfrosne, stive trosser i den isnende vind. Men så kom julemanden og de Hellige Tre Konger om bord. Ganske vist var julemanden klædt som en almindelig kontorarbejder og præsenterede sig som skibsagent, og de Hellige Tre Konger var klædt ud som en toldbetjent, en havnearbejdsformand og en politibetjent, men budskabet var ikke til at tage fejl af: Der bliver ingen lastningen før tredje juledag - I kan bare slappe af og holde jul

Men også styrmand Jansen havde sit at gøre for at redde julen i land (hvis man kan sige det, måske "om bord" er mere rigtigt?). Vi havde ingen grødris i proviantkammeret! Og hvad er en jul uden risengrød? I klaprende kulde og bidende blæst kæmpede jeg mig langs de sne- og isbelagte veje op til bymidten og fandt til sidst et åbent Spar-Markt. Den gamle kassedame var yderst hjælpsom og forstående for mine ønsker, men fattede ikke en brik af, hvad det mon var for nogle mystiske danske ris, jeg ville købe. Men Gabriels engel, klædt ud som en almindelig tysk folkepensionist, åbenbarede sig, og kunne på sit bedste gebroknede danske oplyse mig om, at det nok var "Milchreis" jeg søgte. Og det var det.

Og så blev det alligevel jul. Messerne var smykket med ægte lyskæder fra Kina, der virkede i op til flere minutter ad gangen, et 100% plasticjuletræ og de mest yndige polske acryl julenisser og dekorationer. Og vi spiste polsk ferskvandsørred i farvet gele, and med karamelglaseret kartoffelmos, risengrød med optøede jordbær - og masser af karameller - og vi fik Grolsch øl og en fantastisk rødvin, der smagte præcis lige så enestående som den fra Aldi til 16 kr. flasken - og det var det også.

Det sidste stykke vej ind til lodsens i Wismar var ved at tage pusten fra mig. På mit sidste skib var vi mindst kaptajnen og to styrmænd når vi skulle have lods. Her skulle jeg blot purre skipper når lodsens var kommet ombord.

Og der var gaver - store til officerer og små til mandskab. Officererne fik hver en juleuro fra Georg Jensen, medens mandskabet fik et ophæng til julelys fra samme firma. Og fra sømandskirken i Malmø var der kommet julegaver. Dæksdrengen fik en smuk lommelygte uden batterier, kaptajnen fik tre næsten rustfri bits til en boremaskine, og selv var jeg så heldig at få en lille julenisserpige med nylontrusser. Og således fik alle præcis det, som de havde ønsket sig, og så var det tid at fortælle om alle de juleaftener, vi havde holdt til søs, mens vi gulfede juleknaas i os og nød en stille Coca Cola, og en uforglemmelig juleaften gik på hæld. Jeg satte mig stille og roligt ind på mit beskedne lukaf og tænkte på mine kære derhjemme og besvarede SMS-julehilsner på min mobiltelefon.

Se det var en jul, vi vil mindes.

Efter Wismar skal vi til Sundsvall i Sverige og losse vejsalt. Byen ligger på 62. breddegrad omtrent som Grønlands sydspids.

Næste stop i Balticum bliver Vyborg i Rusland (det ligger lige til højre for Helsingfors i Politikens Atlas), hvor vi måske får chancen for at holde nytår, og det kan nok blive ganske fornøjeligt. Herefter sejler vi til Rotterdam, og hvor vi så skal hen på vores tour de Europa, vides endnu ikke.

Selvom jeg selvfølgelig havde håbet, at BLUE OCEAN skulle til Middelhavet, og jeg skulle nyde det milde vintervejr og ikke strides med storme i isfyldte farvande, er jeg glad for at sejle igen. Det er for mig en stor naturoplevelse at sejle og også godt at opleve, at jeg kan håndværket endnu.

Men jeg er også glad for, at jeg kun har orlov og skal tilbage og arbejde for Københavns Kommune igen til foråret. Faktisk arbejder jeg i de 3 måneder, som det er planlagt, jeg skal være om bord, lige så mange timer, som jeg arbejder for kommunen i et helt år. Så hvis jeg eventuelt ser lidt slidt ud, når jeg kommer hjem igen - så er det nok fordi, jeg er blevet det.

Familie, venner, bekendte, kolleger og kursister på UCI ønskes et godt og lykkeligebringende nytår.

*Kærlig hilsen*

### **Onsdag den 25. december 2002**

2 t

Stadig i Wismar der er helt tom på min eftermiddagstur gennem byen. Der er virkelig mange helt nedslidte huse fra kommunisttiden og begge byens domkirker er bombet sønder og sammen, men under genopbygning her 60 år efter. Det er dog en hyggelig og historisk by, der bærer præg at have været svensk. Officielt ind til 1900 (Hansestad pantsat til Sverige indtil 1903). Julefrokosten om bord gik stille og roligt. Vi fik hver 1 stk. Underberg sponsoreret af undertegnede og et par glas vin.

Skrev julebreve og blev om bord om aftenen.

### **Torsdag den 26. december 2002**

6 t

Jeg blev vækket tre gange i nat af fulde søfolk fra andre skibe der ønskede selskab og øl. Jeg smed dem alle i land.

Ordne søkort til næste rejse og skrev flere julebreve.

En eftermiddagstur i byen, der er lidt mere levende, og det er ikke så koldt mere.

Ærligt talt er jeg temmelig bekymret for vores næste rejse. Der meldes om mere og mere is. Vel er skibet isforstærket, men det er ingen isbryder og et gammelt skib.

### **Fredag den 27. december 2003**

12,5 t

Op kl. 0530 for at gøre klar til lastningen, der varer helt til kl. 16 pga. mange mekaniske problemer i land.

Vi laster til  $\pm 1/2$  cm på dybgangsmærkerne og tager godt 2530 tons vejsalt.

Skibshandleren kan ikke levere ishamre

og de termodragter han kommer med er nærmest flyverdragter til indendørs brug. Men søkortene han leverer er ok.

Afgang kl. 1820 mod Söraker ved Sundsvall, hvor vi er fremme om tre døgn om alt går som planlagt.

### **Lørdag den 28. december 2002**

12 t

Til midnat i trafiksepareringen ved Gedser. Jeg har svært ved at tro, at man kan trawle med 12 knob, men er alligevel nødt til at gå af vejen for de travle trawlere.

Vagterne på en coaster går hurtigere end på de store skibe i oceansejlad, her er nok at se på og holde øje med, selvom hver vagt er to timer længere.

Vi sejler forbi Bornholm om eftermiddagen og når Ölands sydspids klokken 1800.

Så for første gang en video. En »F« film med Eddie Murphy.

Vinden tager til i løbet af aftenen, og da jeg har tværskibs køje bestemmer skibets bevægelser min vejtrækning. Maven skubber simpelthen til lungerne i takt med rulningerne, men jeg sov da.

### **Søndag den 29. december 2002**

12 t

På morgenvagten er vi ved Gotland og jeg sender et par SMS. Vinden tager mere til (vindstyrke Beaufort 7), temperaturen falder og det begynder at sne. Klokken 12 er der overisning på vant, stag og bak. Vi er ved indsejlingen til Stockholm.

Øver mig i kunsten at gå på toilettet i stormvejr. Det er skide svært at både slappe af og holde numsen på brættet samtidigt.

Vejret bliver værre i løbet af eftermid-



Efter sejlads med overisning slås Benjamin og Marius med at få isen fjernet igen. De bruger damp fra land til optøning, men det kan kun bruges til at skære revner i isen og smelte små detaljer som fx lugetvinger. Alt andet is måtte bankes af med træhamre.

(Foto forfatteren/H&S)

dagsvagten. Skibet er helt glaseret, og det sner mere og mere. Minus 6 grader og stiv kuling lige i næsen. Vi sejler kun 5,5 knob. Den ene af de roterende rudere sprængte drivremmen. Ingen reserve.

Telex fra befragter der beder os sætte farten op. Han må have fået for meget julegløgg.

**Mandag den 30. december 2002**

12 t

Sejler i Ålandshavet til morgen. Her har jeg

*After a voyage with the ship all iced up Benjamin and Marius struggle to remove the ice again. They use steam from land to thaw the ice, but it can only be used to cut chinks in the ice and thaw small details like hatch fasteners. All the rest of the ice has to be hammered off with wooden mallets.*

*(Author's photo/DMM)*

ikke været siden jeg var 17 år og dæksdreng på M/S LONE BRES. Det blæser godt men der er nogenlunde stille mellem øerne.

Lige over middag tørner alle mand til på dækket for at banke is af luger og lønningen. Jeg er den eneste der slipper — nogen skal jo blive og sejle skibet.

Kokken kom med sin kødøkse og den var god til is. Maskinchefen og skipper knoklede også hårdt på. Vi kommer af med noget af isen og sejler videre efter 1,5 time. Det er ikke ufarligt for stabiliteten med al den is.

## **Tirsdag den 31. december 2002**

13,5 t

Det blæser stærkt til midnat, men vi sejler langsomt for at undgå yderligere overisning, men det hjælper nu ikke meget.

Ankomst til lodsens ved Sundsvall klokken 11. En smuk indsejling i skærgården, med en kraftig slæbebåd til at bryde isen foran os.

Og så var der is — over det hele. Så vi begyndte at banke is. Et kæmpe job — jeg har beregnet at vi har ca. 110 tons is. Ankerspillet er en stor isklump på 3 x 4 meter. På vantwirerne til formasten er istykkelsen 1 meter. Wiren er kun 2 cm.

Jeg er øm overalt og gennemkold. En ishhammerfed nytårsaften.

Vi håber brandvæsnet i morgen kan levere damp så vi kan blive smeltet ned trods minus 20 grader. Men reder og charter slås om, hvem der skal betale, og mener selvfølgelig, at skipper kunne have undgået overisningen. Det kunne han også — hvis vi var sejlet sydpå i stedet.

Jeg savner mit hæve-sænkebord på UCI.

Vi fik dog fejret nytåret nogenlunde. Til midnat havde kokken arrangeret koldt bord, og vi fik en dram, et glas champagne og en vodka/cola.

## **Onsdag den 1. januar 2003**

10 t

Jeg måtte kaste lidt sne i køjen til Benjamin for at overbevise ham om at han skulle tørne til, men ellers var vi nogenlunde friske. Vi gik i gang med at banke is og kl. 1130 kom den bestilte dampbil. Den er god, men kun til at skære med og rense detaljer. Det grove arbejde må vi stadig selv ordne.

Så vi har alle 8 mand banket og skovlet is hele dagen. Jeg er øm over det hele — det gør også ondt blot at skrive dette. Men kolde blev vi ikke trods minus 22 grader til aften.

Der var ingen der skulle på fitness center til aften.

Vi har måske nået 1/3 af arbejdet. Jeg syntes ikke det tegner godt for det nye år.

## **Torsdag den 2. januar 2003**

12,5 t

Det var minus 27 grader til morgen da vi alle forsatte gårsdagens arbejde. Humøret var højt, selvom arbejdet mildt sagt er ensidigt gentaget arbejde (EGA), så kan vi se at det hjælper for hver skovlfuld is der ryger over bord. Jeg er lidt mindre øm end i går, til gengæld har jeg fået ondt i ryggen. Mærkeligt efter blot 12 timers hamring, skovling og skubning af is. Måske er vi halvvejs med isen nu.

Vi fik også nye termodragter i dag, så nu ligner vi alle politibetjente.

## **Fredag den 3. januar 2003**

12 t

Endnu en dag med isbankning og damp. Skipperen presses af agenten, charteren, rederiet og ladningsmodtageren for at blive hurtigt klar og besætningen er ved at køre kold. Om eftermiddagen er jeg nødt til at ordne søkortarbejde.

Vi prøver at gøre i det mindste lugerne klar så de kan åbnes, selvom vi ved at der derefter ikke bliver meget tid til at gøre resten af skibet klar.

Min »sømandskøje« er en god meter over dørken, og når jeg trækker gardinet for, er



Overisning mellem lugekarm og skibsside. Kæden, der trækker lugen af, kan skimtes under isen øverst til højre. Arbejdet med at få isen banket løs er ikke alene anstrengende, men foregår også med et meget ringe fodfæste i al isen og må klassificeres som særdeles risikofyldt for besætningen.

(Foto forfatteren/H&S)

*Ice formed between the hatch frame and the side of the ship. The chain that pulls the hatch off can just be seen under the ice at the top right-hand side. The job of hammering the ice off is not only exhausting but is often carried out with a very unsafe footing in all the ice, and is thus extremely dangerous for the crew. (Author's photo/DMM)*

radiatoren indenfor gardinet, så jeg kan lige akkurat holde varmen om natten.

### **Lørdag den 4. januar 2003**

12 t

Efter 4 1/2 dags banken og dampning af is blev vi klar til at losse de første 135 tons salt her i Tunadalshammen. Det er nødvendigt for at vi kan komme videre til Söraker der kun tillader 5 meters dybgang. Det har været en hård omgang for alle om bord.

For mig er det helt umuligt at aflæse dybgange pga. is på dybgangsmærkerne, men så må jeg stole på mine beregninger. Vi skal sejle i morgen måske klokken 0330, så det er om at få noget søvn.

### **Søndag den 5. januar 2003**

14,5 t

Der er kun en »parkeringsplads» i Söraker, og skibet, som er der, har også problemer på grund af kulden. Så vi fik lov at sove i nat. Først klokken 1015 kom lodsens.

Vi sejlede lige efter en stor slæbebåd, der brød isen foran os. Da vi kom til Söraker red et par timer senere lossede det andet skib stadig, så vi måtte vente i isen, til det andet skib var klar til at sejle. Vi fik lov at vente i 5 timer og kom langs kaj klokken 18. (Som altid til måltids tid).

Lugerne er svære at køre med pga. al isen. Losning indtil midnat.

Der er igen problemer med omskift af hovedmotor.

### **Mandag den 6. januar 2003**

12,5 t

Klokken 1600 var vi udlossede i Söraker. Men der er så alvorlige problemer med

omstyringen til hovedmotoren (speeder og gear) at vi har tilkaldt en reparatør. Han kommer flyvende i morgen.

Derfor sejlede vi bare tilbage til Tunadalshammen og ligger nu her og venter på ham.

Sejladsen gennem den 20-50 cm tykke is gik fint.

Det hele minder mig mere og mere om mit gamle skib THALA DAN som jeg sejlede til Antarktis med i sin tid, bortset fra at her ombord ikke drikkes (eller mere præcist – man kan ikke købe spiritus eller øl ombord). Det højner arbejdsmoralen.

Jeg har efterhånden modtaget rigtigt mange SMS og det er jeg virkelig glad for.

### **Tirsdag den 7. januar 2003**

8,5 t

Vi venter på reparatør Rask, men han bliver forsinket gang på gang i Kastrup, på grund af vejret der.

Mandskabet bruger dagen på reparationer af lugerne og jeg selv ordner søkort. Der er lige så mange søkort fra Vyborg til Rotterdam som fra Vittoria i Brasilien til Tokyo, så der er nok at se til, faktisk ca. 30 kort.

Vejret er pludselig blevet mildere kun -10 og i morgen har de lovet 0 grader. Så kan vi måske spule det sidste af isen væk.

Jeg keder mig lidt i min sparsomme fritid – jeg tror kulden har taget toppen af min energi.

### **Onsdag den 8. januar 2003**

8 t

Det blev tø i dag i Tunadalshammen, så vi fik endnu mere is af skibet.

Reparatøren ankom i nat og han og chief

en knokler på med at få omstyringen til at virke.

Selvudløseren til redningsflåden i bagbord side havde udløst sig selv i frosten, men fordi vi ikke sejlede, faldt flåden ikke over bord.

Fik ordnet håndbøger og gammelt regel-se på broen og på mit kammer.

Nu er charteren begyndt at tvivle på om vi skal til Vyborg i Rusland. Det kan blive meget dyrt i isbryderassistance. Så lige nu ved vi ikke hvad vej vi skal sejle, når ellers motoren kommer i orden.

### **Torsdag den 9. januar 2003**

8 t

Han kom, han så, han resignerede. Reparatøren kunne ikke udbedre fejlen pga. manglende reservedele. Som midlertidig løsning mønstrer i aften en ekstra maskinmester.

Problemet er, at vi har vagtfrit maskinrum på betingelse af at motoren kan startes, stoppes og bakke alene fra broen. Det kan vi ikke nu, og der skal derfor gås vagt i maskinrummet. Det kræver mindst 2 mand og vi har kun en maskinmester.

Vyborg lastningen er nu aflyst. Nu arbejdes der på en trælast fra x til y. Vores surringsgrej er dog i en ringe forfatning.

I mellemtiden er vi nu blevet fixed (kontrakt er underskrevet for rejsen) til en rejse Sundsvall – Bourgogne med træcellulose i baller med start lastning på mandag.

Vi har fået vores nye maskinmester om bord. Han virker ok, og er endda fra København.

Gik en aftentur på det mennesketomme og øde havneområde.



### **Fredag den 10. januar 2003**

10 t

Endelig er vi ved at komme ovenpå. Der bliver gjort rent overalt inden døre (i apteringen), og vi får tid til sikkerhed, på en anden måde end blot at sikre os, at skibet ikke kæntrer eller synker på grund af is.

Vi holder brand-, båd-, oliespild- og ulykesøvelser, der går fint, fordi mandskabet er trænet og motiveret. Vi har bestilt reservedele til vores kompressor og rederiet spørger om, hvis de leverer for 37.000 kr. reservedel, om så alt er tip top. Well, fordi man ordner tænderne på en gammel mand, betyder det jo ikke at alt andet bliver som nyt.

Læser en bog om min gode kollega Columbus skrevet af Asger Nørgård-Larsen. Den er ganske tankevækkende.

I morgen vil jeg se Sundsvall.

### **Lørdag 11. januar 2003**

0 t

Det lykkedes. Klokken 0930 fik Thomas, Benjamin og jeg fat i en taxa og kørte til Sundsvall downtown.

150 kr. SKR fattigere for en tur på 6 km til en by der var stille som graven.

Butikkerne åbnede først klokken 10. Gågaden var gennemset på 20 min., men alligevel lykkedes det os at være i byen indtil kl. 17. Dels fordi jeg gik i svømmehallen et par timer for at få varmen i dampbadet, få lidt motion og slippe af med mit hold i skulderen. Dels fordi der var et udmærket værtshus med specielle eftermiddagspriser.

Tilbage om bord til aftenmaden, hvor chieffen og skipper svælger sig i deres hjemlands retter : skærpekød og hval. Selv foretrækker jeg kokkens oksemørbrad.

Det er dejligt at komme lidt i land og få det hele lidt på afstand, og til det er Sundsvall vel god nok.

### **Søndag den 12. januar 2003**

2 t

Nussede lidt rundt om bord i det søndagsstille skib.

Jeg besluttede efter middagen at gå en tur til Sundsvall, egentlig for at se på det lokale IKEA. Men det blev til en flot vandretur på et par timer hvor jeg endte i Sundsvall.

Købte engangskameraer og et digitaltermometer til skibet. Modsat mine fordomme, var der faktisk en del butikker der havde åbent.

Endnu ved jeg ikke, om de snart 14 dage i Sundsvall og omegn var en præmie eller en straf. Vi slap under alle omstændigheder for at skulle slås med isen ved Vyborg.

Vi er både sløve og rastløse og trænger alle til at komme til søs igen. Måske i morgen.

### **Mandag den 13. januar 2003**

14 t

Så fik vi endelig gang i lastningen. Knap 1500 tons papirpulp i baller. Efter det første slæng last rev en sneskovl kablet til kranen over. Så der gik lige et par timer. De har meget moderne lasteudstyr, der automatisk huggede af for 8 baller à 2 tons ad gangen.

Det blev en lang dag, men jeg fik 2 timers middagssøvn og pause fra kl. 23 til 24, inden jeg går på vagt til midnat.

### **Tirsdag 14. januar 2003**

13 t

Skipper og jeg er nødt til at dele vagterne

lidt skævt for at vi begge kan indhente lidt søvn. Der er meget nyis, drivis og grødis ud for Sundsvall. Først efter middag har vi frit vand, men så bliver det til gengæld vindstyrke 8 lige i næsen. Om eftermiddagen stilner det af, vi kan gå fuld kraft og temperaturen stiger til +2 grader, så det smelter en smule is på dækket.

I forgårs donerede jeg et digitaltermometer til skibet og den fattige reder, så nu kan vi aflæse temperaturen uden at blive blæst omkuld udendøre i brovingen.

Også 7 timers søvagt ad gangen, 2 gange på en dag, går hurtigt, når der er nok at se til.

### **Onsdag den 15. januar 2003**

12 t

Umiddelbart efter min vagt i går lykkedes det skipper at finde mere drivis at sejle i, men til morgen, altså fra midnat, er det stille og roligt og vi kan sejle fuld fart forbi indsejlingen til Stockholm.

Isen på dækket er ved at være helt smeltet og med et brag faldt den sidst halve tons is ned fra staget i formasten.

Vores ubefarne skibsassistent (også benævnt OS) Thomas har jeg fornøjelsen af at undervise i sejlads. Af en »ungmand», som det hed før i tiden, at være er han ganske voksen, 32 år, og indtil for et par måneder siden professionel soldat i Bosnien i FN-styrkerne. Han er meget lærenem og meget disciplineret (og autoritetstro), og i øvrigt vældig flink og rar.

### **Torsdag den 16. januar 2003**

12 t

Det er blæst kraftigt op, men den første

time ligger vi i læ af Öland. Men derefter går det løs.

Jeg er tit blevet spurgt, hvordan det er at sejle i stormvejr. Forestil dig, at du er i rutchebanen i Tivoli, tag din laptop med, der skal jo også arbejdes. Samtidigt er du også på radiobilbanen, hvor der kommer trafik fra alle sider, som du selvfølgelig helst ikke må ramme, ligesom du heller ikke må ramme kanten – altså land. Fortsæt i 6 timer og læg dig så til at sove i rutchebanevognens bund, mens det hele kører videre. Husk at spise ind i mellem (suppe anbefales ikke). Fortsæt turen i en uges tid eller mere indtil vognen stopper – skibet kommer i havn. Fordelen er at turen er gratis, ja man får ligefrem penge for det.

Eftermiddagsvagten hvor vi sejlede ved Bornholm, nød jeg. Solen skinnede og blev ved helt til klokken 1600. Ikke som i Sundsvall, hvor den gik ned kl. 1430 og først stod op efter kl. 1000.

Så dansk TV og ringede til familie og venner.

### **Fredag den 17. januar 2003**

14 t

Forbi Gedser og Nysted til morgen. Sejlrender og trafikseparationen er efter min ringe mening overafmærkede. Der er så mange mål på radaren, at man tror, den har fået mæslinger, og det er let at tabe overblikket. Man skal derfor være helt oppe på mærkerne som navigator.

Om eftermiddagen sejlede vi ind i Kielerbugten. Det er underligt at sejle alene her i coasterne. I de store skibe tager man lodsen langt ude og er som regel en skipper, en styrmand, en rorgænger + afløser og



Stille sejlads gennem Kielerkanalen. Her kræves ikke megen navigation, men god styring.  
(Foto forfatteren/H&S)

*Calm sailing through the Kiel Canal. This does not require much navigation, but good steering.  
(Author's photo/DMM)*

lodsens til at anduve havnen. Her får vi det halve i løn og laver mindst dobbelt så meget.

Det var en flot indsejling og ganske utysk var lodsens 20 min. forsinket. Vi gik ind i kanalen klokken 1400.

Jeg har ikke været i Kielerkanalen (eller Nord-Ostsee Kanal som den officielt hedder) siden jeg var dæksdreng og 17 år for 33 år siden.

Ligesom dengang smuttede jeg i slusekiosken og købte Stern magasinet og marcipan og lakrids. Betjeningen var lige så sure som jeg huskede dem. Det er nu længe at være sur.

En nordgående kemikalietanker med gift gjorde, at al sejlads holdt stille mens tankeren passerede. Og det var vel fornuftigt. Ved 22 tiden gik vi gennem den sidste sluse og så kunne jeg lige så godt fortsætte med søvagt.

### **Lørdag den 18. januar 2003**

14 t

Turen ud ad Elben var meget hektisk. Et smalt løb, tværgående og overhalende trafik. Skipper Eskil hjalp mig de første 2 timer, og jeg hjalp ham den næste time. Det var nødvendigt med 2 navigatører på broen, men da vi går 2 skiftet vagt betyder

det at vi begge får 14 timers arbejdsdag plus det løse.

Min timeløn svarer i øvrigt ganske nøje til en ISS-rengøringsassistent på daghold og startløn.

Regnskabet ser sådan ud:

14.000 kr/md + 18 fridage = 48 : 30 x  
14.000 : 30 : 12 = 62,22 kr/ time netto.

Lavindtægtsområdet betaler 33 % i skat. Min brutto timeløn er derfor ca. kr. 93,33. Men vi har mange timer og et meget interessant job. Men derfor gjorde det da ikke noget hvis vi fik en anstændig løn også.

Den overbelastning, som overisningen gav skibet, begynder at vise sine følgevirkninger i lastrum, i kontaktskabe, under bakken med mere. Så vi har travlt med at udbedre skaderne.

Stille og roligt, men i stærk vind og strøm kommer vi på eftermiddagsvagten rundt ved den Hollandske ø Texel.

### **Søndag den 19. januar 2003**

14 t

Skibets tilstand irriterer mig. Det er umuligt at vedligeholde. Normalt skelner man mellem forebyggende og forefaldende vedligehold. Her har vi kun nedfaldende vedligehold, og det er svært at komme over det niveau, fordi mange ting går i stykker pga. slitage og ælde eller pga. mildt sagt uoriginale reservedele.

Eftermiddagens sejlads går gennem Den Engelske Kanal. Et farvand jeg har sejlet i utallige gange. Et af verdens mest trafikerede, men så længe alle holder sig til trafiksepareringerne går det glat.

Nynner *White Cliffs of Dover* da vi passerer der. I øvrigt er det storm endnu en gang.

Vi ankommer Boulogne lige inden midnat.

### **Mandag den 20. januar 2003**

10 t

Om morgenen er vi klar til at losse, men det er vejret ikke. Det vælter ned med regn, og det stormer stadig. Vores last af papirmasse tåler ikke fugt, så da klokken er 17 går havnearbejderne hjem uden at have losset.

Om aftenen tager jeg som den eneste om bord på sømandsklubben. De andre gad ikke vente mere på klubbens bil da vi havde ventet 1 time. Desuden er der 8 meters forskel mellem høj og lavvande her, så dæksmandskabet går vagt for at holde øje med fortøjningerne.

Sømandsklubben var rædselsfuld. 5 neonlys, 5 filippinske søfolk uden penge, men venlige folk.

Jeg fik et kort over byen og tog på opdagelse i Julius Cæsars fødeby.

Byen er flot, med smukke gågader, flotte butikker og mange fortovscafeer.

På en mindre høj ligger den gamle by omkranset af mure genopbygget i 1300. Meget flot katedral og borg foruden smukke borgerhuse. Gik en tur ovenpå bymuren rundt om bymidten.

På tilbageturen begyndte det at sile ned igen, så jeg søgte ly på en bar og snuppede et par Ricards, inden den tilkaldte taxa kom.

### **Tirsdag den 21. januar 2003**

11 t

Vejret er flot til morgen, og vi bliver udlosset i løbet af 5 timer. Dagens største tekniske uheld: en lugedel kører skævt, fordi en

lille split på et af hjulene er rustet bort. Delen vejer et par tons, så vi får gang i kædetaljer og hydrauliske løft og klarer problemet på en time med 6 mand.

Helt i MARTHAs stil virker vores toiletvandspumpe heller ikke, spillet til luger, trosser og anker kører kun 2 min. af gangen m.m.m.

Afgang klokken 1445 og så igen igennem Den Engelske Kanal. Elektronikken svigter lidt, så jeg må klare mig med øjnene, bøjerner, og fyrskibene. Det går udmærket bortset fra en enkelt båd der sejler i modsat retning af separationerne. Jeg har svært ved at sove da jeg kommer ned fra vagten. Det er første gang jeg har problemer med søvn.

### **Onsdag den 22. januar 2003**

17 t

Da jeg når frem til Rotterdams lodsstation er der fyldt op i »venteværelset», men efter 1 time får vi lods. Op ad Maas floden, hvor der stinker af kemisk industri.

Heldigvis pjaskregner det, så vi får 2 timers pust, inden lastningen begynder. Vi ligger uden på en stor bulkcarrier, og der lastes direkte fra skib til skib. Vi laster 1400 tons clay fra Savannah, USA, som vi skal have med til Köping. 12 timer i Rotterdam og af sted igen.

Et hårdt døgn med 17 timers arbejde.

Der kom ingen ventil til vores omstyring af hovedmotoren, men vi fik ny maskinmester Rasmus Rosenkvist Jensen. Det er en dyr reservedel ikke at have/kunne få fat i.

### **Torsdag den 23. januar 2003**

12 t

Langs separationen ved Texel. Dagens

reparation: der er hul ind til lasten fra dækket.

Vi går i gang med at svejse.

### **Fredag den 24. januar 2003**

12 t

Langs Jyllands vestkyst i kuling. Vi får endnu en gang en tur i rutchebanen. Det trætter.

### **Lørdag den 25. januar 2003**

12 t

Fra Skagen til lige ud for Helsingør til morgen. Også denne gang får skipper fornøjelsen af hele Øresund med ringe sigt. Han er træt og en smule stresset, da jeg tager over klokken 12 ved Køge Bugt.

Vi har fået nye brandinstruktioner til alle om bord. På højniveau engelsk, 150 sider – værsø. Jeg har også 1.200 siders søkortrettelser fra uge 40/2002 til uge 2/2003 at gå i gang med. Det tror jeg desværre ikke, jeg kan nå, med mindre vi sidder fast i isen en måneds tid.

### **Søndag den 26. januar 2003**

12 t

Syd for Öland og langs Öland på morgenvagten.

Vores agent i Köping har ringet og oplyst, at vi først kan få lods mandag klokken 15, så vi slår ned i fart. Ærgerligt, fordi vi endelig havde opnået en rimeligt rejsegennemsnit i fart, dvs. lidt mere end 10 knob.

Agenten oplyser også, at lodsningen kommer til at vare cirka 9 timer.

Det kan jeg ikke få til at passe. Der er 103 sømil og vi sejler vel ikke fuld fart gennem is og gennem sluserne?

### **Mandag den 27. januar 2003**

13 t

Vi sejler økonomifart, fordi vi er i meget god tid, og jeg får planlagt returrejsen på morgenvagten. Kl. 1510 får vi lods ved Landsort og sejler op gennem skærgården. Bortset fra mange tågebanker i det vindstille vejr, så er det meget smukt. Gennem slusen i Södertälje. Det er meget smalt og i øvrigt underligt at sejle midt gennem en by. Vi kan næsten se familierne kæmpe sig igennem mors pyt-i-panna.

### **Tirsdag den 28. januar 2003**

12 t

Nu gik det lige så glat, men den sidste bro inden Köping bliver repareret og kan p.t. ikke gå op. Vi ligger derfor i isen og venter. Helt fint for mig, så har jeg tid til at ordne papirarbejde og skrive et brev eller 2. Vi fik lov at vente hele natten.

### **Onsdag den 29. januar 2003**

11 t

Nu har jeg været om bord i halvdelen af tiden. Det er gået hurtigt.

Først klokken 2 om morgenen var Kvicksundbroen klar til at åbne manuelt.

Langs kaj – til køjs – og op tre timer senere for at starte losningen. Vi var udlosset på seks timer. Så lige en hurtig lastrengøring. Klokken 15 stoppede vi for dagen, og jeg tog op til byen.

Flotte og mærkelige træhuse, men ellers er byen overset på mindre end 12 minutter incl. Gågaden. Tager en tur i den lokale svømmehal, der er næsten mennesketom.

En enkelt mand fra Eritrea sidder og sveder i saunaen, og jeg forbavses, da han hop-

per i bassinet med isvand. Men han skulle bare dykke efter sin sixpack med guld Tuborg! Så oplevede jeg også en »svensker« der gav øl.

Fik en af mit livs ringeste pizzaer på det lokale og eneste taberfodringssted.

### **Torsdag den 30. januar 2003**

11 t

Vi laster feltspat fra klokken 7. Materialet bruges til fabrikation af håndvaske og toiletkummer.

Bestemmelsen af lastmængden stod jeg for alene. Jeg er sikker på, at vi rigeligt fik de 2.400 tons Pegmatit, som er den tekniske betegnelse for vores last til Rotterdam.

Klokken 14 var vi tillastede, men igen var det galt med Kvicksundbroen, så vi afgår først kl. 2320.

Det er koldt minus 10 grader.

### **Fredag den 31. januar 2003**

10 t

Det gik fint igennem den 30 cm tykke is i skærgården. 103 sømils lodsning. Lodserne styrer selv skibet. Her får man virkelig noget for lodspengene.

Det var iskoldt at fortøje i slusen, og trosserne var stive som brædder.

Mod Öland på eftermiddagsvagten. Det er minus 5 grader og der begynder at komme istapper på læseportene, der hvor vandet skal løbe ud fra dækket, når det er skyllet derop. Heldigvis er vinden agterind.

### **Lørdag den 1. februar 2003**

12 t

Farvel til Öland og videre mod Bornholm på morgenvagten.

Jeg sendte mange breve fra Köping, 42 stks og modtager mange SMS. Herligt.

Vinden tager til over middag, og vi har den ret i snuden. Heldigvis er det kun minus 1 grad, og vi får derfor kun en lille smule istapper på skibet. Ordner diverse formularer på vagten om eftermiddagen på søvagten. Nutidens sømænd drukner ikke i vand, men i papir.

### **Søndag den 2. februar 2003**

14 t

Så er der overisning igen, men heldigvis blev det tørt, inden vi nåede Kielerkanalen klokken 04. Passagen går glat, men da vi kommer ud på Elben, er det tøsne, og det blæser kraftigt op. Selve sejladserne på floden går egentlig lettere i nedsat sigtbarhed, så koncentrerer man sig om sejladserne fra bøje til bøje. For øvrigt var den sidste lods vistnok besoffen.

Snupper et par timers ekstra vagt. Skipper har været på i 10 timer i træk.

### **Mandag den 3. februar 2003**

12 t

Det stormer og gør halløj til morgen + tøsne + torden. Det er trættende, særligt i skuldrene af at holde fast.

BLUE OCEAN taber hurtigt farten, når det blæser en smule, så vi bliver lige et døgn tid forsinket på en sejlads, der kun skulle vare et døgn.

På eftermiddagsvagten, hvor det ruller 25 grader til hver side, står jeg pludselig med en løs computerskærm i hænderne. Selvfølgelig hvor der er masser af trafik og tyksne. Jeg kan ikke give slip og ej heller tilkalde hjælp. Under en særlig kraftig rul-

ning kan jeg lige nå over til skuffen med Gaffer-tape. Den tape klarer mange problemer.

### **Tirsdag den 4. februar 2003**

15 t

Ankomst 0345 til Rotterdam lodsstation. Lodsningen er suspenderet pga. stormen, med mindre man selv sejler helt ind i havnen. Så det gør jeg, vel guidet fra land med kurser, farter og farer.

Losning med det samme, lastrengøring, bunkring, besøg af Statens skibstilsyn (Søfartsstyrelsen) og Søfartens Velfærdsråd.

Vi forhaler til midlertidig kaj – dvs. Duc d'Alber med stort besvær. Knækker en trosse og ligger elendigt – men så sparer vi 1.200 kr. i kajpenge for natten.

Under lastrengøringen går der hul fra dækket til lasten. Hullet er på størrelse med en tikrone. Det er anden gang på 14 dage. Det må ikke ske. Men skibet er gammelt og slidt og dårligt vedligeholdt.

Jeg er så træt til aften at jeg ikke orker at gå i land.

### **Onsdag den 5. februar 2003**

12 t

Vi fik først startet lastningen klokken 1400, men inden da nåede jeg en tur i forepeak-tanken, hvor der var et mindre læk fra et vandrør.

Måling og beregning af lastmængde gik fint med  $\pm 5$  tons og trim  $\pm 4$  cm. Det var egentlig lettere at trimme skibet på Nord Energy, der var 50 gange større, fordi jeg der havde 9 lastrum at gøre godt med og ikke kun et. Så jeg må sjusse mig til lastens

placering, men det er jeg faktisk god til. Vi lastede 2.590 tons salt. Afgang klokken 2200.

Jeg troede skipper spøjte da han fortalte mig om næste rejse : Södertälje – Wismar – Söraker. Det bliver ingen spøg.

### **Torsdag den 6. februar 2003**

12 t

Langs Hollands og Tysklands kyster mod Elben.

Jeg får for første gang brug for noget fra hospitalet (en øresprøjte). Skipper har netop ført det ajour, men der er udpræget pladsmangel til den nye type medicinkiste, så det tager sin tid at finde det rigtige.

Eftermiddagsvagten var i solskin hele tiden. Noget helt nyt.

Jeg glemmer at rapportere til Coast Guard og får en skideballe over VHF-radioen. Pokkers. Meldepunktet var der ikke, da jeg var her sidst for 10 år siden. Vi har selvfølgelig været her før, men meldepunktet faldt ikke på min vagt.

Vi kommer til Kielerkanalen i nat.

Lastning af salt i Wismar i Tyskland. Ladningen bringes frem ad et transportbånd og fordeles i lastrummet gennem den lodrette dyse, der kontrolleres af en enkelt mand med en fjernkontrol, der ligner grebene til en play-station.

(Foto forfatteren/H&S)

*Loading salt in Wismar in Germany. The load is brought forward via a transport belt and divided in the hold through the vertical nozzle, which is steered by a single crewmember with a remote control that resembles the controls of a play-station.*

*(Author's photo/DMM)*





### **Fredag den 7. februar 2003**

13 t

Op ad Elben der er velafmærket og stærkt trafikeret.

Nåede lige akkurat at shoppe i slusekiosken ved den sidste sluse. Det småsner med temperatur omkring 0 grader.

Om eftermiddagen igen forbi Gedser i bulder tåge. Det er egentlig godt at lære de danske farvande at kende. Det er jo ikke der, jeg har sejlet mest i min tid til søs. Ser TV-Avisen til aftensmaden. Det strammer til om Irak – og nok en tanker er på grund ved Samsø. Alle tror, at dobbeltskrogede tankere er løsningen. Jeg tror på bedre søfolk som den bedste og billigste løsning.

### **Lørdag den 8. februar 2003**

12 t

Forbi Bornholm igen til morgen. Vejret er stille, sigten er god, så jeg får mulighed for at tilrettelægge de næste rejser. Pga. diverse trafikseparationer er frem og tilbage ikke lige langt og ej heller helt samme vej.

Klokken lidt over 6 om morgenen, mens jeg giver overlevering til skipper, hører jeg ham tænde for den roterende rude. Lidt underligt fordi vejret er helt klart. Han tror derimod at det er mig der tænder for ruden, vi kan jo ikke se, hvad hinanden gør på grund af mørket på broen. Men vi ser begge på radarerne og ser, at hele billedet kører rundt. Det er gyrokompasset der er faldet ud og støj i den anledning vi har hørt. Vi får slået over til håndstyring efter det gamle magnetkompas. Vi nåede 60 grader ud af kurs. Heldigvis var der 6 sømil til nærmeste skib, så der skete ikke noget. Det ville have ført til grundstødning eller kollision, hvis det var sket på et andet tidspunkt.

Vi bestiller straks reparatør til Södertälje. Vores skibsinspektør spørger, om vi ikke kan vente med reparatør til om mandagen – det er så dyrt om søndagen!

### **Søndag den 9. februar 2003**

9 t

Vi sejler kun 6 knob for at være fremme ved lodsen klokken 0800. Vi skal først losse mandag, og så er der ingen grund til natte-roderi. En uhørt tanke i store skibe.

Vi ankommer lige til frokost. Klokken 1300 tager jeg i land. Fra den lokale station er der direkte tog til Stockholm hver kvarter, så jeg hopper på toget.

Jeg har ikke været i Stockholm siden jeg var 21 år, men Gamla Stan ligner sig selv. Det er en flot by med stil, men også en smule kedelig.

Til aften får jeg pizza på Pizza Hut, med den ringeste rødvin jeg nogensinde har fået.

Det er omkring 0 grader, og da man ikke skovler sne er byen et stort ælte og søle. Jeg er tilbage om bord inden kl. 21.

### **Mandag den 10. februar 2003**

10 t

Losningen går meget langsomt og trods overtid til kl. 1930 bliver de ikke færdige i dag.

Tager et smut med bussen til byen, der er jævnt kedelig, men svømmehallen er stor. Godt at dyrke en sport der også kan lade sig gøre indendørs om vinteren.

### **Tirsdag den 11. februar 2003**

11 t

Afgang klokken 1115, men inden da sloges vi med at lukke lugerne med en næsten

knækket wire. Heldigvis (eller god planlægning) har vi en ekstra wire.

Sejlsadsen i skærgården var så smuk og vi så flere havørne.

### **Onsdag den 12. februar 2003**

12 t

For sydgående langs Öland. Læser diverse avisudklip, som jeg har modtaget. Når man kommer lidt væk fra andedammen, synes en del af polemikken lidt latterlig og meget lokal.

### **Torsdag den 13. februar 2003**

16 t

Lige inden lodsens ved Wismar kniber det med at »komme over gaden» og ind ad bugten på grund af de mange færger, der sejler, som om de ejede farvandet.

Start lastning kl. 0730 og slut kl. 1250. Vi har fået 2.601 tons salt om bord.

Skipper Eskil tog hjem på kursus og ferie og blev afløst af Thomas. Eskil trængte til ferie, jeg tror, han var oppe på mindst 50 smøger om dagen. Vi fik også ny maskinchef Sverri. Begge kommer fra Færøerne.

Et kort og effektivt havneophold. Jeg er efterhånden blevet meget bedre til tysk, måske også fordi jeg på det seneste har læst en del tyske magasiner.

Der var 2 cm is i Wismar og halvdelen af bøjerne var inddraget. Det gør man ikke i Sundsvall trods 1/2 meter is.

### **Fredag den 14. februar 2003**

12 t

Brandtyk ærtesuppetåge lige efter Gedser. Carl Niensens sjæl (komponisten) kommer forbi og »tågen letter».

Ved 3-tiden om morgenen tænder jeg som vanligt skibets projektører og får næsten et chok:

Skibet er omgivet af røg! Imidlertid opdager jeg, lige inden jeg trykker på brandalarmen, at røgen ikke stammer fra os men blot er et ekstremt tilfælde af sørøg – altså at havet er meget varmere end luften og derfor damper kraftigt.

På eftermiddagsvagten kom Benjamin og Thomas (OS-ere) på broen. De ville vide, hvordan man laver en abehåndsknude til en kasteline. Knob og splejs har aldrig været min stærke side, men en abehånd har jeg kunnet lave, siden jeg var ulveunge, så nu tror de vel jeg er ekspert.

Til aften læste jeg Kaj Lunds *Du bliver aldrig sømand*, Kaj om livet om bord i et sejlskib. Virkeligt meget er ændret siden da og alligevel er der situationer, jeg kan nikke genkendende til.

### **Lørdag den 15. februar 2003**

12 t

Det blæser lige i snuden, men temperaturen holder sig omkring 0 grader, så vi undgår overisning i første omgang.

I anden omgang på skippers vagt faldt temperaturen, og vi fik 5 cm overisning i den forreste del af skibet og på lugerne. Det bankede besætningen af med det samme på 3 timer.

Det er meget smukt ved indgangen til Ålandshavet med tallerkenis i pastelfarver i solnedgangen.

### **Søndag den 16. februar 2003**

9,5 t

Vi fortsætter i drivis, tallerkenis, let pakis



Brandøvelse om bord med røgdykkerudstyr. Det er svært at folde et brandtæppe ud, når man har tykke varmhæmmende vanter på.  
(Foto forfatteren/H&S)

*Fire drill on board with smoke helmet equipment. It is difficult to unfold a fire blanket when you are wearing thick heat-resistant gloves.  
(Author's photo/DMM)*

og nylis i næsten fuldmåne. Meget smukt. Vi ser mange snescootere og isfiskere på fjorden og en enkelt topersoners luftpudebåd, der suser over isen.

Ankomst sent på eftermiddagen til Söraker. Agenten kom med post. Nu får vi post næsten hver tredje uge...

Om aftenen spadserer jeg til byens attraktion: en OK-benzinstation, hvor jeg køber en avis. Jeg er småforkølet og træt, så jeg hopper tidligt til køjs.

### **Mandag den 17. februar 2003**

11,5 t

Op kl. 06 for at gøre klar til losning.

Får en god eftermiddagssøvn. Losningen er slut på 10 timer, og vi afgang klokken 19.

Jeg kan mærke, at der er stor sandsynlighed for, at jeg kan komme på kant med vores nye skipper Thomas, så jeg bider meget i mig, men det sætter sig fast i maven.

Jeg er også godt træt af, at der tales

færøsk hen over hovedet på mig. Måske trænger jeg snart til at blive afløst.

Næste rejse: Vesterås til Holmsund med byg. Jeg skal *ikke* til Sverige i min kommende ferie.

### **Tirsdag den 18. februar 2003**

12 t

På morgenvagten skrev jeg min opsigelse til udløb marts. Det lettede.

Om eftermiddagen ved Sødra Kvarken ved Ålandsøerne. Her er meget is og jeg sejler zig-zag for at sejle der, hvor der er mindst is.

### **Onsdag den 19. februar 2003**

13 t

Endnu en gang tager vi lodsens ved Landsort. Nu er jeg snart på hjemmebane i den svenske skærgård. Det er en meget flot tur. Jeg føler mig privilegeret, at min arbejdsplads også har så smukke udsigter.

Vesterås er Sveriges 4.-5. største by. Domkirken (3 stjerner i Michelin guiden, som de oplyste på turistinfo) er flot, varm og i stil med domkirken i Roskilde, blot mindre.

Svømmer en tur i den lokale svømmehal, der også er meget flot.

Vesterås er moderne, meget ren og en smule blæret, men helt mennesketom efter kl. 21.

### **Torsdag den 20. februar 2003**

9 t

Minus 6 grader til morgen. Skibet ligger så højt som aldrig før. Vi tømte al ballasten i nat. Vi laster foderbyg i bulk og på 5 timer er BLUE OCEAN tillastet.

Ved afgang prøver lodsens »forgæves» at få skibet fra kaj og må tilkalde assistance fra en slæbebåd. For mig lignede det aftalt spil. Der er 10 timer med lods gennem skærgården.

Vi havde et kort »black-out» altså ingen strøm, og uhyggeligt nok opdagede hverken lodsens eller jeg det, fordi der var så kraftigt sollys, at vi ikke kunne se alarmerne lyse, og derfor heller ikke bemærkede, at de holdt op med at lyse. Den hørbare alarm virkede ikke....

Gennem slusen ved Södertälje ved 21 tiden.

### **Fredag den 21. februar 2003**

12 t

Vores lods hoppede af ret tidligt »på grund af megen is der, hvor han normalt skal stå af». Der var ingen is, da vi nåede dertil.

Langs kysten nordpå er der nysis.

Om eftermiddagen afholder vi 6 ud af 13 mulige øvelser/instruktioner – og det er selvfølgelig mig (»ham skolelæreren»), der står for det. Da jeg startede med at sejle, havde vi kun to slags øvelser : bådøvelser og brandøvelser. I dag tog vi båd-, brand-, grundstødning-, hovedmaskinehavari- og entring af lukkede rum-øvelser. Det hele på engelsk af hensyn til vores tre polske søfolk.

Papirdokumentationsarbejdet bagefter øvelserne tog mig en time ved computeren.

Ved Sødra Kvarken i den nordlige ende af Ålandshavet kontaktede vi en isbryder i området der angav anbefalede kurser for den næste del af rejsen.

Her er mere og tykkere is end i mandags,

### **Lørdag den 22. februar 2003**

12 t

Fordelen ved at sejle i is er, at skibet ikke ruller og ikke bliver overiset. Ulemperne er, at skibet bevæger sig fremad i huggende bevægelser, så alting ryster, og så larmer det temmelig meget, når isen kurrer langs skibssiden. Naturligvis mister vi også meget fart.

Vi modtager advarsler fra USA's transportministerium om stærkt forhøjet (alert Orange) beredskab for terroristangreb. Jeg tvivler dog på, at terrorister går rundt herude på isen i Den Botniske Bugt.

Isen bliver nu op til 25 cm. For at et skib skal kunne sejle i is kræves, at det er stærkt, og at det har god maskinkraft. BLUE OCEAN blev bygget stærkt i 1977, og maskinkraft har vi ikke for meget af. Jeg er en smule bekymret for denne rejse.

Ankomst lørdag aften til Holmsund. Får 2 lyse øl på sømandsmissionen, der er lige så opmuntrende som et hospice, men værten, en pensioneret maskinchef, er hyggelig.

### **Søndag den 23. februar 2003**

Se brev på side 77.

### **Mandag den 24. februar 2003**

11 t

Op kl. 05 til lugeåbning. Det går langsomt og losningen kommer til at tage 2 dage.

Vi fortsætter med vores sikkerhedscheck. Besætningen er motiveret for dette arbejde – de kender også skibets tilstand. P.t. er der bl.a. hul i skibssiden til bundtank 1.

Jeg knokler med registrering af søkortrettelser – et kæmpe arbejde som kan kla-

res på minutter på internettet – men det har vi ikke adgang til.

### **Tirsdag den 25. februar 2003**

11 t

Des mindre byer, des mere hjælpsomme er havnearbejderne. Da vi var udlossede, var der ikke et korn salt tilbage i lastrummet.

Vi afgår om eftermiddagen til Domsjø (Örn skjoldsvik), men isen er så tyk, at vi er nødt til at ligge lige bag en isbryder for at komme igennem.

### **Onsdag den 26. februar 2003**

14 t

Ankomst lidt over midnat til Domsjø. Vi starter lastningen klokken 07 af papirmasse i baller. Udover skrivepapir bruges det til sennep og ketchup som fortykningsmiddel, til pølseskind, til tekstiler, isolering af elektriske artikler, tamponer og meget mere. Fra Lübeck skal vores last videre til Kina, Frankrig, Italien og Spanien.

Af en eller anden grund har de regnet forkert i land m.h.t. vores lasteindtag, så da vi ikke har plads til mere, står der masser af last på kajen. Men vi fik det med, som vi havde lovet at tage med.

Min middagspause nød jeg i solen i brovingen for første gang. Dejligt.

Klokken 1635 afgang mod Lübeck.

### **Torsdag den 27. februar 2003**

12 t

Isen i den Botniske Bugt varierer så vi med fuld kraft på maskinen går mellem 3 og 10 knob. Tyk tåge til morgen ved Sødra Kvarken, hvor vi sejler ind i Ålandshavet. Der er en del is, men den er brudt.

## Styrmænd Jansens fornemmelser for is

M/S BLUE OCEAN

I Holmsund ved Umeå, Sverige

Søndag den 23. februar 2003

Jeg har altid ment at storken fløj alt for langt med mig. Den skulle have landet et sted omkring Middelhavet, hvor der er varmt og godt hele året, og ikke i Danmark med mørke og kulde, rusk og tåge det halve af året.

Allerede dengang burde jeg have anet uråd. Men nu skulle storken aflevere mig til mine forældre og de havde valgt at bo i Danmark, så der voksede jeg op.

Den eneste slags is, jeg virkelig kan lide er sorbetis, helst citron og skovbær, men det har skæbnen ikke taget meget hensyn til.

Da jeg for mange år siden skulle ind og springe soldat, blev jeg taget til Søværnet og straks sendt ud at sejle mellem isbjergene på Grønland.

For at være helt sikker på at komme til at sejle på de varme lande søgte jeg til rederiet J. Lauritzen som styrmands-elev og fik faktisk et års tid, hvor solen fik lov at se mere end min næse.

Da jeg havde læst til styrmænd, syntes mit rederi, at jeg var så talentfuld, at jeg bestemt måtte sejle på Antarktis. Vel var der smukt, men det er også det sted i verden, hvor man har mest af det ringeste vejr og isbjerge så store som mit fødeland.

Senere blev jeg forfremmet til at sejle i køleskibe. Nu skulle man tro at det var lige meget med hvor koldt der var i lasten, når bare det var varme himmelstrøg man sejlede på. Det er det ikke. For lige netop styrmanden skal hver dag tilse, at alt er vel i lasten. Det var ingen svir at gå fra dækkets varme ned i lastrummenes dybe iskolde rum for at se om dødt færekød stadig var koldt nok.

Første gang jeg gik i land for at få arbejde var i 1988. Jeg var blevet merkonom i logistik og skulle rigtig prøve kræfter som leder af et kølehus – jeg havde jo så megen erfaring med netop dybfrost. Vi havde den smukkeste og en af de varmeste somre det år – men det mærkede jeg ikke meget til. Jeg gik rundt i minus 25 grader og ledte efter paller med rejer og dybfrosne pølsebrød og hundsede rundt med en flok medarbejdere der var kernekunder hos De Danske Spritfabrikker.

Jeg tog for alvor skæbnen i min egen hånd og fik job i et rederi, der ikke havde skibe, der kunne sejle i is og faktisk nød jeg syv gode år uden is, og hvor jeg stort set holdt mig fra Danmark i de 6 vintermåneder.

Og det gik endnu bedre, da jeg tog uddannelsesorlov og blev voksenunderviser for 5 år siden. Vi havde milde og dejlige vintre i Danmark, ja jeg var så glad for mit arbejde på Undervisningscenter for Indvandrere, at jeg såmænd dårligt lagde mærke til, at det var vinter ind imellem.

Men så var det, at vinteren 2002 satte ind, og jeg kiggede

på mit skibsførercertifikat, der skulle fornyes og jeg glemte et kort øjeblik min skæbne.

Jeg fik orlov i fire måneder så jeg kunne komme ud at sejle igen. I min fantasi skulle jeg sejle på varme lande og nyde solen, indtil vinteren var forbi i Danmark.

Der var stort set ingen hyrer at få, men jeg faldt over et skib med det romantiske navn "BLUE OCEAN" og slog til. Det skulle jeg aldrig have gjort.

Læs altid det med småt!

I beskrivelsen af skibet stod faktisk at det var isforstærket, men det sejlede rundt i Middelhavet og var lige et smut i England hvor jeg stod på.

Og stort set lige siden, jeg kom ombord, har BLUE OCEAN sejlet i is. Vi har været overiset så der var fare for mand og mus og sejlet i næsten enhver form for is som findes opgjort i det internationale is-nomenklatur. For eksempel brak-is, ny-is, tallerken-is, fast-is, driv-is men aldrig i sorbet is.

Det har stormet så skibet stort set har rullet hele vejen rundt og jeg har sejlet op og ned af bølger langt højere end Himmelbjerget (sådan følte det i hvert tilfælde i dette lille skib). Vi har sejlet på de mest usle og ydmyge pladser, hvor ikke et eneste fornuftigt menneske ville tage til frivilligt, og da aldrig med et skib, tørlagt som Ringkøbing i 1920, og uden nogen form for luksus, ud over det gratis vand til måltiderne. Og jeg har arbejdet så meget i så mange timer, at man roligt kan lægge et par år til, når jeg snart fylder 50 år.

Hvorfor gør jeg det? Bliver jeg da aldrig klogere?

Det har jeg spurgt mig selv om mange gange.

Jeg sejler fordi :

Det er fantastisk at sejle:

at komme frem ad søvejen,

at være tæt på naturen og alle dens luner,

at opleve menneskets kamp mod naturen, og mærke det på sin egen krop,

at mærke, at man kan komme gennem isen

og høre isen give efter i sprøde knæk,

at opleve et samarbejde og en holdånd som er andre forundt,

at opleve spændingen om, hvor man skal hen næste gang, at se stjernehimlen om natten og opleve solopgange og nedgange,

ja, det er det, der gør alt det andet til småting, som man snart glemmer.

Om jeg bliver klogere ? Måske !



BLUE OCEAN på vej gennem isen i den brudte rende undervejs ind til Domsjö ved Örnsköldsvik. (Foto forfatteren/H&S)

*BLUE OCEAN in the icebreaker track on its way in to Domsjö near Örnsköldsvik. (Author's photo/DMM)*

### **Fredag den 28. februar 2003**

12 t

Den sidste drivis sejlede vi igennem lidt nord for Stockholm. Det lettede, ikke at skulle holde øje med isen mere.

Om aftenen ser jeg TV. Til søs har vi en særlig udgave af Murphys lov: Des bedre TV modtagelse – des ringere programmer.

Vi har fået vores nye rejse: Stettin til Holmsund. Vi (skipper, maskinchefen og jeg) aftaler ikke at sige det til besætningen af hensyn til skibets reserveredelsbehold-

ning. Med andre ord vores tre polske besætningsmedlemmer bor i Stettin og behøver ikke at have weekenden til at pakke til privat eksport.

Mistanken for dette bygger på erfaring fra for et halvt år siden, hvor skibet efter anløb Polen ikke havde så meget som en rusten skruetrækker eller teske tilbage, ifølge skipper.

Den nye rejse betyder, at jeg formentlig skal hjem fra Holmsund/Umeå.

Yes!



Papirmasse i baller lastes med kran og i slæng i BLUE OCEANs uopdelte lastrum i Domsjö.  
(Foto forfatteren/H&S)

*Bales of pulp being loaded by crane and sling in the BLUE OCEAN's undivided hold in Domsjö.  
(Author's photo/DMM)*

### **Lørdag den 1. marts 2003**

15 t

Forbi Lolland og Falster endnu en gang.

Ankomst Lübeck kl. 2100, og kl. 2200 er jeg på vej til byen i taxa. Et ikke særligt spændende natteliv, og jeg er da også tilbage om bord 0230. Jeg havde troet at det var vildt pga. karneval, men det holder man åbenbart kun i Sydtykland.

### **Søndag den 2. marts 2003**

4,5 t

Vi får en »praktikant fra Karise Efterskole. Helt grøn, 16 år. Jim virker nu kvik nok. Han bliver afleveret af sin lærer, der også var ombord lillejuleaften i Malmø. Jim har ventet siden på at komme om bord, (rederiets får ca. 80.000 kr./år).

Vi får provianteret om eftermiddagen.

### **Mandag den 3. marts 2003**

12 t

Op kl. 0600 – losningen starter kl. 0725.

I går fik vi også ny maskinchef Sverri,



også fra Færøerne, 62 år, som har prøvet meget og meget gerne fortæller om det.

Tyskerne holder mange pauser, så vi er først udlossede klokken 17 og afgår Lübeck klokken 18. Et fint tidspunkt for mig, så kan jeg få et hvil, inden søvagtten starter til midnat.

#### **Tirsdag den 4. marts 2003**

12 t

Fra Swinoujscie til Snob ved Stettin er der 5 timers lodsning. På Stettinersøen er der meget is, men det er vi vant til.

Stedet, hvor vi laster, hedder faktisk Snob, og det er ufatteligt misvisende. Alt lever op til mine værste fordomme. Fra skibet kan vi se en åben mine, en skrotlagerplads og en god gammeldags losseplads, som vi også kan lugte. Arbejderne er nedslidte og kranen fra Sovjettiden.

Vi laster »sugar-pulp-pellets» altså foderpiller fra roer.

Vores polske besætning, altså kokken motormanden og matrosen får fri og er glade – men går i land med betænkeligt meget bagage. Der lastes i døgndrift.

#### **Onsdag den 5. marts 2003**

11 t

Hele skibet er støvet til pga. lastningen, men det går fint og kl. 1430 er vi tillastede og fyldt fuldstændigt op.

I frokostpausen var jeg oppe i byen i en lille kiosk. Her var ingen ændringer siden Sovjettiden. De solgte kun vodka, cigaretter, en slags tyggegummi, 20 slags øl og kedeligt brød.

Sejladsen ad floden og over Stettinersøen var heller ikke opmuntrende ikke mindst

fordi forureningen var så tydelig. Dog var der både hejrer og havørne.

#### **Torsdag den 6. marts 2003**

12 t

Endnu en gang forbi Bornholm på morgenvagten.

Det er kuling, men da vi har vinden indret agter surfer vi på bølgerne i fuld fart.

Læser pt Bjørn Lomborgs *Verdens Sande Tilstand*, som jeg fandt i biblioteket.

#### **Fredag den 7. marts 2003**

12 t

Da kokken ikke kan magte en ordentlig rengøring i provianten og kabysen, sætter jeg vores to OS på opgaven. Kokken skal snart hjem og trøstedrikker en god del, og er noget forvirret. Hans mad er udmærket, men hygiejnen helt i bund. (Kabysen er skippers ansvar, men nu vil jeg ikke se på det mere).

Da vi sejler i Sødra Kvarken, nordlige udgang af Ålandshavet, bryder gyrokompasset sammen endnu en gang. Vi havde kun 0,5 sømil til hver side i sejlrenden, da vi pludselig er 35 grader ude af kurs. Jeg får tilkaldt Benjamin, der så styrer videre efter vores ringe magnetkompas. Senere, da vores polske matros styrer, er jeg nødt til at overtage styringen, dels kan han ikke se kompasset ordentlig, han er langsynet, og dels er han temmelig beruset. Vi var meget tæt på at sejle et fyr ned. Jeg får pumpet noget adrenalin i løbet af vagten. Vi fik vist »bunkret» rigeligt vodka i Polen.

#### **Lørdag 8. marts 2003**

14 t

Gyroen virker nogenlunde nu, men jeg skal have ekstra plads på havet — hvis den går i stykker igen.

Morgenvagten gik fint, næsten uden is. Men da jeg kom op igen til middag sad vi fast i isen. Og det gjorde vi 3 gange i løbet af eftermiddagen og blev hver gang trukket fri af isbryderen FREJ.

Da vi sidder fast i isen anden gang var der alarm på radaren. Da jeg checkede antenne kørte den, den forkerte vej rundt! Men det var kun den kraftige vind, der drejede den. Motoren er nok kaput.

Da vi klokken 19 sad fast i isen for femte gang, kom vi på slæb efter FREJ.

Grunden til at vi og mange andre skibe sidder fast i Isen, er at den har pakket sig sammen i stormen og nu kun ligger et sted — der hvor vi skal hen.

I »lørdagsskolen« klokken 13-15 for vores ubefarne matroser underviste jeg i deviation, misvisning, afdrift og strømsætning. Det var meget hyggeligt, og svært for mine to »elever«. Lørdagsskolen har jeg indført som et tilbud i deres fritid til at lære mere, og de møder troligt op – hvad skulle de ellers lave?

Vi ankom Holmsund til midnat.

### **Søndag den 9. marts 2003**

2 t

Om formiddagen kravlede jeg op i radar-masten. Det er blot en drivrem til antennens motor, der er brækket, men vi har ingen reserve, og det er ikke en ting man kan få i Brugsen i Holmsund. Vi prøver at skaffe ny drivrem via agent og rederi.

Om eftermiddagen gik jeg en tur. Det blæser men er +2 grader og meget fugtigt,

så det føles koldt. Tager i den lokale svømmehal og varmer op i saunaen.

Om aftenen tog jeg et pot billard med besætningen på sømandsklubben, og vi fik også et par lyse hvidtøl.

### **Mandag den 10. marts 2003**

14 t

Tøsne til morgen og stærk blæst. Vores foderpiller tåler ikke vand så vi venter med losningen. I kabyssen går den vilde kakerlakjagt. Alt endevendes og vaskes.

Vi har fået en ny lader til en VHF-walkietalkie, helt lige til at montere – det tog chiefen og mig to timer at klare, fordi skibet er gammelt og ledningsføringerne gamle og totalt viklet ind i hinanden.

Vi har også prøvet at reparere gyroen uden held. Agenten kan ikke skaffe en reparatør – den lokale er på kursus i Finland.

Det er ikke særligt pænt af rederiet ikke at oplyse mig, hvornår jeg bliver afløst. Faktisk udløber min kontrakt på onsdag.

Befragteren hjemme i Marstal ved dog ikke, hvad vores næste last bliver, så det bliver spændende at se hvor jeg kommer af.

Losningen startede kl. 1430 og stoppede klokken 2100. De vil gerne være færdige med losningen i morgen aften, men vejrudsigten siger regn.

### **Tirsdag den 11. marts 2003**

11 t

I strålende sol bliver vi færdiglosset klokken 1530.

Inden da fik kaptajnen, maskinchefen og jeg repareret radaren og fik gyroen til at køre igen.

Ny rejse Finland til England.

Rederiet oplyser, at min afløser først er klar søndag, og at jeg bliver afløst ved passage København. De oplyser også, at det er meget dyrt at blive afløst i Finland.

Der er rigtig meget is nu ved Umeå og vi bliver slæbt af isbryderen YMER ved afgang. Der er endnu mere is i Finske Bugt – så der er mange muligheder for forsinkelser. Men jeg er glad – nu ved jeg da, at jeg bliver afløst.

### **Onsdag den 12. marts 2003**

12 t

I dag har jeg været her i 3 måneder.

Til midnat sidder vi fast i isen og får først isbryderassistance kl. 0930. Jeg bruger morgenvagten til at planlægge sejladsen til Hamina og videre til New Holland på River Humber. Små 50 positioner og kurser at udsætte, måle, beregne og checke til sidst i computerne. Det er 100% præcis navigation man bruger i dag og 100 % mere planlægningsarbejde. Gad vide hvor mange kollisioner og grundstødninger der i dag skyldes fejlprogrammering og at styrmanden planlagde og beregnede i stedet for at sørge for den aktuelle sejlads? Talking about it: til eftermiddag faldt gyroen langsomt ud – ingen alarmer – men jeg så det, fordi det var solskin, og solen flyttede sig lidt for meget i forhold til normalt.

Senere svingede gyroen  $\pm 30$  grader. Det er ikke særligt betryggende og det svarer omtrent til at køre en bil med et ratslør på et par omgange.

Til aften er jeg træt af det hele.

### **Torsdag den 13. marts 2003**

12 t

I det allersnæveste farvand falder gyroen ud igen. Heldigvis har jeg en rorgænger klar og styrer videre, med hjælp fra fyr og Nordstjernen. Så er vi tilbage til vikingemetoderne.

Lige inden skipper tager over klokken 06 kommer der tyk is ved »udgangen» af den Botniske Bugt. Vi er meget tæt på at sidde fast i isen, da jeg er blevet afløst.

I Den Finske Bugt om eftermiddagen. Her er isen blæst sydpå, og man kan zig-zagge sig mellem den smule is der er tilbage.

Solnedgangen er så smuk med alle pastelfarver på himlen, reflekteret i isen, at man næsten må knibe en tåre.

### **Fredag den 14. marts 2003**

15 t

Forbi Helsinki i meget tyk, men brudt is. Lodsen kom om bord i går aftes klokken 21 og er her stadig. En noget avanceret herre (læs: med tømmermænd), der lagde ud med at tisse fra broen ud over siden og ned på skippers vindue. Lodsen lugter også fælt. Men vi hænger på ham. Vi sidder fast i isen klokken 12 og igen kl. 1430. Hver gang bliver vi hjulpet fri af isbryderen APU.

Vi får weekend i Hamina, og jeg bliver pludselig yderligere tre dage forsinket i min hjemkomst. Rederiet vil ikke betale flybillet fra Finland, når vi kommer til København snart. Det er ok med den meget gamle sømandslov. Selv er jeg ikke særligt tilfreds, men det går.

### **Lørdag den 15. marts 2003**

8 t

Agenten sagde i går, da vi ankom, at der måske ville blive lastet til morgen. Det blev

ikke til noget – og det passede ham at fortælle os det klokken 14.

Jeg gik i land med Benjamin og Jim. Vi gik først 3 km til et skrabet indkøbscenter og derfra yderligere 4 km til Hamina by. 10.000 indbyggere, og de måske 300 af dem, vi så, var alle sammen sure. Det må være på mode her at se sur ud.

Vi fik en burger og en øl, og jeg gav en taxa hjem til skibet. Byen var kedelig men vi hyggede os nu alligevel.

### **Søndag den 16. marts 2003**

0 t

Fridag in the middle of nowhere.

Jeg bruger dagen til at skrive en god del af min dagbog ind på computer.

Får også et par gange hyggesnakket med skipper. Vi har fået slebet kanterne af efterhånden og samarbejder rimeligt godt efterhånden.

I øvrigt er min motivation for arbejdet faldet meget ovenpå skuffelsen over ikke at blive afløst til tiden.

### **Mandag den 17. marts 2003**

16 t

Lastningen af træ i bundter startede klokken 6, med de mest avancerede kraner jeg nogensinde har set. De lignede noget fra en monsterfilm.

Som vanligt er skibet overbooket med last og vi bliver forsøgt presset til at tage mere last med end sikkert er, men vi står fast.

Dækslasten i eet lag skal vi selv surre (her spares rigtigt mange penge), og vi knokler alle på indtil midnat med presenninger, brædder, søm og kæder. Et fysisk meget hårdt arbejde.

Vi havde hyret en »ekspert« til at hjælpe og levere surringsgrej. Han var absolut intet værd og formentlig skæv, men det grej han leverede var ok.

Havnearbejderne fulgte helt finsk mode: se sur, vred og sløv ud på én gang. Det er de virkelig gode til i Finland.

### **Tirsdag den 18. marts 2003**

12 t

I skærgården forbi Helsinki i flot solskin, men med meget is.

I går måtte OS Thomas på skadestuen med hold i ryggen. Han fik blokader, men det holder næppe, så vi regner med, at han også mønstrer af i København. Thomas skade er en arbejdsskade fra hans gamle arbejdsplads i militæret, hvor han faldt ned fra en pansret mandskabsvogn i Bosnien.

Nu er vi 5 ud af 8, der skal hjem på én gang. Det er ikke smart.

Vi fik et telex fra charteren, der fortæller, at han fik et chock, da han så hvor lidt last vi havde med. Men vi tog med, hvad vi kunne sikkert, men i øvrigt overlod jeg beslutningen til skipper – og det fortryder jeg ikke nu.

### **Onsdag den 19. marts 2003**

12 t

Ved Estlands nordvestligste punkt sejler vi igennem den sidste drivis.

Det er smukt med isen i solopgangen, men jeg syntes jeg har fået is nok – i hvert tilfælde for en årrække.

### **Torsdag den 20. marts 2003**

12 t

Mellem Gotland og Öland til morgen.

Nu er det alvor med advarslerne fra USA's transportministerium. Bagdad bombes til morgen.

For sidste gang i denne omgang forbi Bornholm.

Om eftermiddagen får jeg skrevet overlevering til min afløser og gjort de sidste ting klar til ham.

### **Fredag den 21. marts 2003 jævndøgn**

12 t

Selvom jeg er københavner kender jeg ikke farvandet omkring byen særligt godt. Jeg pumper adrenalin, mens jeg sejler skibet omkring Amager. Tanken om at komme i avisen på grund af grundstødning, fordi vores gyro evt. svigter huer mig ikke. Men i dag vil både gyro, radar og søtrafikken mig det godt. Heldigvis.

Vi ankrer ud for Charlottenlund Fort kl. 0530. Afløsere, reparatør og skibsinspektør kommer om bord med det samme.

Jeg giver de nye folk sikkerhedsinstruktion og en runde på skibet. Min afløser, Simon, er en kvik ung styrmand, så det skal nok gå.

Uanset at jeg for en uge siden bad om mit hyretilgodehavende ved ankomst er der ingen kroner til mig eller en check. Sømandsloven gælder vist kun én vej – tror rederiet.

Faktisk kunne jeg have fået skibet arresteret – men jeg vælger at afmønstre og håbe pengene kommer en dag.

Klokken 1130 sejler vi med en lille båd ind til Sandkajen i Frihavnen, hvor vi siger farvel og god vind.

### **DOKLISTE**

#### **Tanke og rør**

Gasolietank nr. 2. Tanktop lækage.

Agterpeak lækker ind i BB side forreste rum ca. 1 m over skrueakslen.

Søventil og sugerør i forepeaktank til nødbrandpumpe efterses og repareres.

Brandledning på dækket skiftes, ved BB lugekarm, for og agter.

Alle tanke renses for mudder.

Gasolierør langs lugekarm i BB, som går frem til HJM. 3, skal bøjles med rigtige rørbærere.

Vi må se ind i ballast TK 5 SB. Der er noget med de ballastrør, som går gennem tanken. Hver gang, man har pumpet ballast ind i de andre TK, kommer der vand i TK 5, så der må være læk på rør derinde.

#### **Maskinen**

Ballastrør i maskinrum ved BB Ballastpumpe. Og røret fra SB Ballastpumpe.

Udstødsrør oppe i skortsten: gennemføringer laves nye og svejses. Der er kraftig tæring i nogle af dem.

Wc-ventil fra wc-tank til over bord virker ikke, står altid åben.

Styremaskine efterses for slitage i bøsninger og lejer.

HVM: færdig - overhales. Udskiftning af frostpropper på HVM.

Systemolietank under HVM renses. Megen skidt i TK. Ses bedst efter dårligt vejr.

Kølevandsrør til SW pumper på HJM fra agter P-forgrening skiftes. Og SW-rør op over gen. 2 ind i AP skiftes.

## DOKLISTE - fortsat

### Bro, apetering og dæk

Lanternepanel renoveres.  
Brandpanel og alarmer efterses.  
Visker/vasker bro reparerer.  
Trin til diverse lejdere reparerer.  
Kæder på luger samt skalkningen justeres og evt. udskiftes af Mac Gregor repræsentant. (Lugerne kører for ofte skævt, og justeringen kræver meget nøjagtighed, og mange afprøvninger som vi ikke kan klare ved korte havnearløb). Desuden spuletest og evt. udbedring/udskiftning af pakninger.  
Udskiftning af alle bøsninger på lugehjul.  
Utæthed i monkey islands dæk lokaliseres og udbedres. Der trænger vand ind under dækket til broen ved transceiverne.  
Dørk inden for overstyrmands kabine er undermineret. Udbedres. Evt. lægges nyt linoleum.  
Hospitalets toilet og baderum gøres brugbart.  
Lastrumslus monteres igen og øvrige udbedres.  
Gelænder på agterpart bak rettes op og udskiftes hvor nødvendigt.  
Begge radars gennemgås for årligt eftersyn.  
Samtlige køjer/vinduer/døre/lemme gennemgås for bevægelighed og tæthed ved spuletest.  
Lederuller (skildpadder) for trosser på bak gøres bevægelige.  
Spindel til BB ankers faste surring rettes op.  
Lækage til under bakken findes og udbedres. Arbejdet er dog påbegyndt. (27.01.03).  
Opmaling og evt. mejsling/svejsning af amningsmærker for – de er meget slidt af isen.  
Alarm for lanterner monteres.  
Lys og lysdæmper på maskintelegraf og lanternepanel reparerer. Øvrige lysdæmpere på broens panel gennemgås og evt. reparerer.  
GPS har mange fejlmeldinger til radar. Fejlen findes evt ny GPS installeres.  
Projektør på monkey island reparerer (motor defekt).  
Dørken i kabyssen reparerer.  
Reparere knæ på spanter under bakken.  
Kædeklyssene skal svejses op.  
Garnering i lasten reparerer op under dækket.  
Kabelkasse og kabelrør reparerer.  
Pejlerør til APT genåbnes.  
Stålarbejde: Store tæring er ved gangvejens stueposition begge sider på aptering. Kraftige tæring er ind til tavlerum sb side. Midlertidigt repareret med doblinger.  
Kondensspor i luger udskiftes efter behov.  
Skorsten øverste 2 meter udstødning fra hjælpemotorer udskiftes.  
Skorsten øverste 2 meter udstødning fra hovedmotor udskiftes.  
Bakken, vandret plade over Panamaklyset, 4 stk. svejsninger.  
Ny dørkbelægning på broen. (gummibelægning).  
Fumigere apteringen for kakerlakker.  
Udskiftning af alle kugleventiler på toiletter.  
Opsvejsning af lugeknæ på hoveddæk.  
Check af svejsninger luge/dæk og evt. opsvejsning.  
Montering af emhætte over komfur i kabys.  
Montering af luftkompressor til arbejdsluft ca. 7 bar.  
Maling af lastrummets sider (efter evt. svejsearbejde).

## *Summary*

This Spring Chief Officer Asger Jansen sent us a copy of his diary from his service on board the M/S BLUE OCEAN during the period 13th December 2002 to 21st March 2003. With the author's permission this article contains excerpts from the diary, which among other things gives a vivid impression of winter sailing in the North Sea and the Baltic in an old single-decker.

Since the end of the 1990's Asger Jansen has worked ashore teaching adults, but in order to retain his Masters Certificate he took four months' leave of absence from his job in order to accumulate sailing time. After his service on the ship he continued with his teaching job ashore.

The BLUE OCEAN, which was built in 1977 under the name MÅLARSEE, has also been named the KLINTHOLM and the DELPHINUS while under the Danish flag. In the summer of 2003 the ship was laid up in Marstal and later the same year it was sold abroad.

The contents of the diary concentrate on voyages in the ice-filled waters of the Baltic Sea, where the ship called at Wismar, Söraker, Sundsvall, Södertälje as well as Finnish harbours such as Hamina. On one of the voyages the icing up of the ship reaches such proportions that its stability is threatened and the entire crew have to lend a hand in hammering the ice armour away. On several occasions Mr. Jansen also experiences sailing assisted by an icebreaker, and where his ship experiences the thickest ice it becomes a drag behind the icebreaker. The very worn-out state of the ship is also illustrated via the situations that arise when instruments, for example the gyro-compass, break down and the ship has to be run manually in the old-fashioned way. The diary contains recollections of Christmas on board and also has comments on the relationship between the crewmembers, who were of mixed nationality and with varied cultural backgrounds.

## *Ole Stig Johannesen: Malteserkorsordningen – en modus vivendi<sup>1</sup>*

*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, Dansk-Fransk og A. P. Møller. Efter selvsyn i arkivmaterialet og støtte i andre kilder gennemgås her den besynderlige ordning, der involverede såvel Danmark og dansk skibsfart som de to krigsførende magter England og Tyskland i begyndelsen af anden verdenskrig.*

I forbindelse med historiske skildringer af forholdet mellem Danmark og Tyskland i perioden fra udbruddet af anden verdenskrig til Danmarks besættelse dukker af og til et spøgelse op ved navn Malteserkorsskibene – men ud over et par let henkastede bemærkninger fortøner det sig igen som genfærdet i den blå luft. Det er endda yderst få af de historiske værker<sup>2</sup>, der i det hele taget nævner hændelsen.

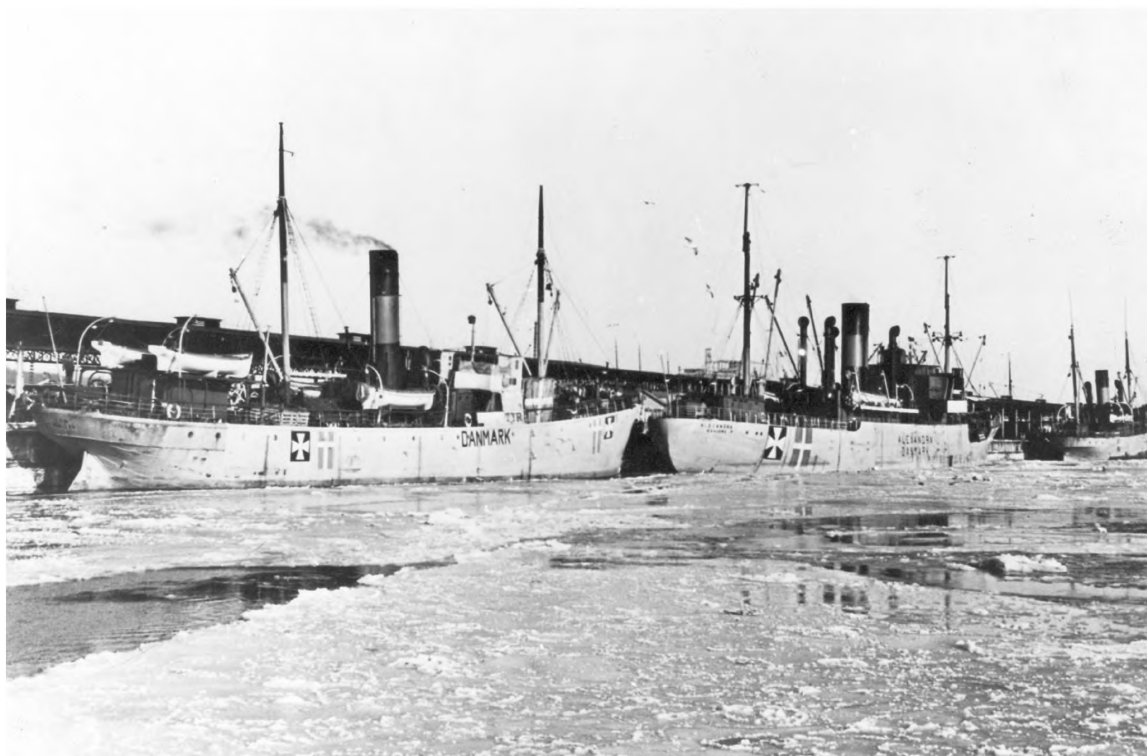
Efter Tysklands overfald på Polen i sensommeren 1939 og krigserklæringen fra England og Frankrig indtraf den bekendte stilstandsperiode indtil invasionen af Danmark / Norge og kort efter af Holland / Belgien og Frankrig. I dette tidsrum, som på fransk kaldes for den løjerlige krig – la drôle de guerre<sup>3</sup> – udspillede der sig et underligt handelsforhold mellem Danmark på den ene side og England / Tyskland på den anden.

Danmark havde jo gjort visse erfaringer i første verdenskrig, hvorunder det var lykkedes dels at holde sig neutral og dels at sælge landbrugsvarer til begge krigsførende parter: England og Tyskland. Det var denne balancegang, man ville prøve igen. England havde også gjort sig visse overvejelser. Man vidste, at det ville være umuligt helt at stoppe den danske landbrugseksport til Tyskland, men den kunne eventuelt nedskæres, hvis der blev lukket for tilførslen til Danmark af oversøiske foderstoffer og gødningsmidler, således at udbyttet udelukkende kunne dække det danske hjemmemarked og med en mindre eksport til England og endnu mindre til Tyskland. Man erklærede derfor alle slags levnedsmidler og foderstoffer for betinget kontrabande.

Fra dansk side overvurderede man sin egen rolle og mente, at de danske landbrugsvarer var absolut nødvendige for England, såvel som at Tyskland ligesom under første verdenskrig kunne risikere udsultning uden en dansk landbrugsproduktion, og at forudsætningerne for denne produktion var tilførsel af de nævnte oversøiske foderstoffer og gødningsmidler.

Der var indgået en ikke-angrebspagt mellem Tyskland og Danmark<sup>4</sup>, ifølg hvilken





Efter at være vendt tilbage fra en dramatisk rejse til England ligger de to DFDS Malteserkorsskibe, TYR og ALEXANDRA, her fredeligt i Esbjerg den 20. februar 1940. De to skibe samsejlede, og på turen var TYR den 3. februar om formiddagen blevet angrebet af to Heinkel bombefly og beskyttet med maskinkanoner, hvorefter der ved gentagne angreb blev kastet en halv snes bomber mod skibet. Takket være forskellige spektakulære manøvrer, som kaptajnen selv tillagde højere magter, blev skibet ikke ramt. (Kort tid forinden, den 6. februar, var det nævnt i KTB, at man burde gøre Malteserkorsskibene synlige fra luften, og den 8. februar taltes der om at foretage en yderligere udformning af Malteserkorsafmærkningen).

Den lidt naive samsejlingsordning var efter ønske fra organisationerne kommet i stand i december 1939 som en henstilling fra Handelsmi-

nisteriet og i februar 1940 som et påbud. Den var tænkt som en hjælpeforanstaltning i tilfælde af det ene skibs minesprængning, men ordningen fordoblede til gengæld ofte ubådenes jagtudbytte. Således havde man netop fra TYR aftenen før i snetykningen observeret to andre samsejlende danske skibe ENGLAND og FREDENSBORG, der begge to blev torpederet om natten.

De to skibe TYR og ALEXANDRA overlevede i øvrigt krigen på hver sin måde. Deres samsejling ophørte, og den 9. april 1940 befandt TYR sig i Glasgow, hvortil det var ankommet få dage forinden fra Frederikshavn. Det kom til at gøre tjeneste i udeflåden. ALEXANDRA lå fuldt lastet i Esbjerg klar til afgang. Dette blev forhindret af de tyske tropper, og to dage senere blev skibet beordret til Hamburg for at aflevere lasten. Det kom derefter i hjemmeflåden. (Foto H&S)

*After returning from a dramatic voyage to England the two DFDS Maltese Cross ships TYR and ALEXANDRA, are seen here lying peacefully in Esbjerg on February 20th 1940. The two ships sailed together and during the journey, on the morning of February 3<sup>rd</sup>, two Heinkel bombers had attacked the TYR with machine-gun fire and then in repeated attacks had tried to hit it with about 10 bombs. Thanks to a number of spectacular manoeuvres, which the captain himself attributed to higher powers, the ship was not hit. (Shortly before this, on February 6<sup>th</sup>, the question of making the Maltese Cross ships more visible from the air was mentioned in KTB and on February 8<sup>th</sup> they discussed a further revision of the Maltese Cross logo).*

*The rather naïve arrangement for sailing together was started in December 1939 at the request of the organisations in the form of a recommendation from the Ministry of Trade, and in February 1940 in the form of an order. It was seen as a remedial measure in*

en normal vareudveksling skulle finde sted. Hvis England forhindrede eksporten til Tyskland, ville det være et brud på Danmarks neutralitet. Danmarks hævdede, at en forudsætning for eksporten af landbrugsvarer også var en import af foderstoffer / gødningsmidler, og til gengæld herfor ville England også have sin andel af den danske landbrugsproduktion. Nu var betingelserne sat i dette trekantsdrama. Alle tre parter var interesserede i en form for status quo ordning – dvs. en opretholdelse af tingenes tilstand. Tyskland og England havde begge forståelse for Danmarks situation, idet de dog samtidig overvejede, hvorledes de kunne nedskære modstanderens fordele og bevare egne. Det drejede sig nu ganske enkelt om følgende: Tyskland skulle tillade Danmark at eksportere til England og følgelig lade visse danske ski-

*case one of the ships was blown up by mines, but, on the other hand, the arrangement often doubled the prey taken by the u-boats.*

*As a matter of fact the crew of the TYR had on the very eve of the attack observed through the heavy snowfall two of the other ships sailing together, the ENGLAND and the FREDENSBORG, both of which were torpedoed during the night.*

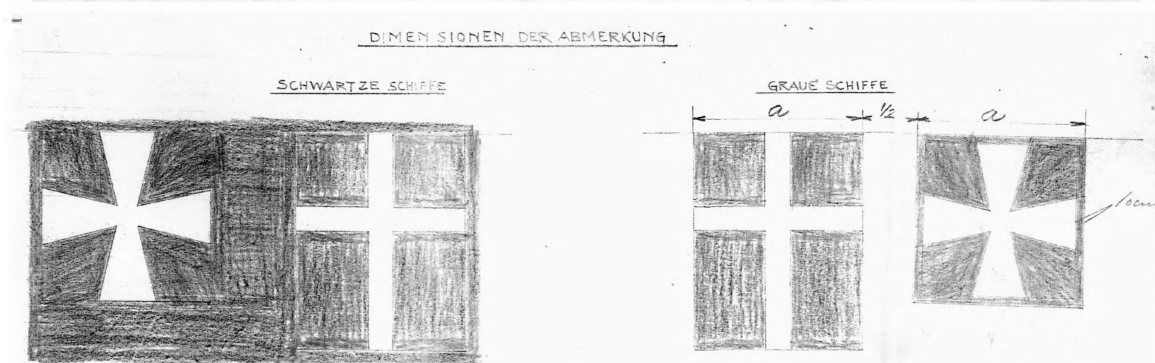
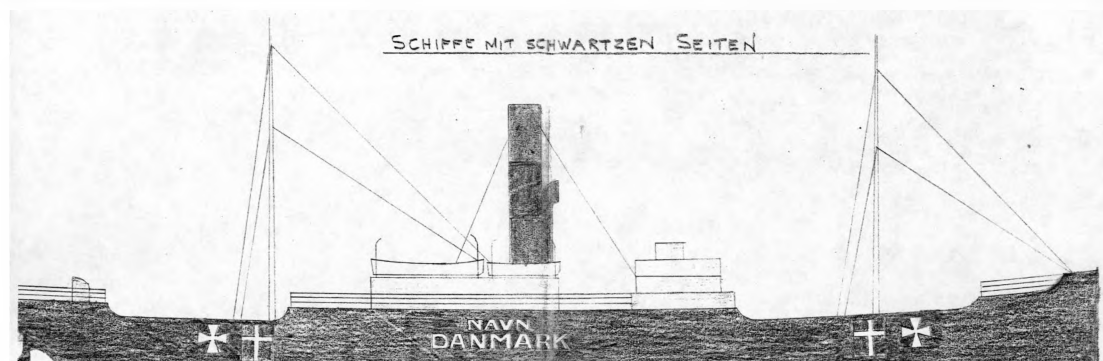
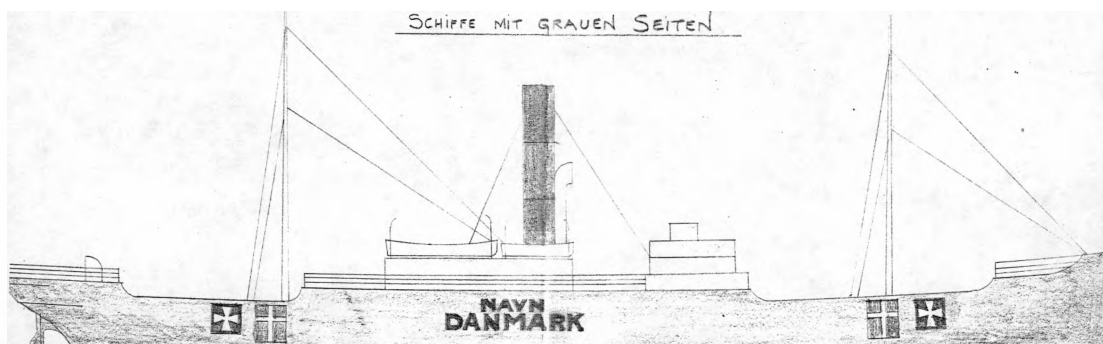
*As it happens the two ships, TYR and ALEXANDRA, each survived the war in their own way. They stopped sailing together, and on April 9<sup>th</sup>, the date of the German occupation of Denmark, the TYR found itself in Glasgow, where it had arrived a few days before from Frederikshavn. It came to serve in the Danish fleet in exile. The ALEXANDRA lay in Esbjerg, fully loaded and ready for departure, but this was prevented by the German troops, and two days later the ship was ordered to sail to Hamburg and deliver its cargo there. Afterwards it served in the home fleet.*

*(Photo DMM)*

be med landbrugsvarer få frit lejde over Nordsøen, mod at Tyskland til gengæld fik del i eksporten, og England måtte ikke forhindre tilgangen af de for landbruget vigtige råstoffer.

I et efterkrigsnotat<sup>5</sup> fra 1948 fremgår det, at Tyskland den 20. september 1939 havde udtrykt en del betænkeligheder ved arrangementet, da ordningen med Danmark var i Englands favør, eftersom englænderne skulle modtage ca. 70 % af eksporten og Tyskland de resterende 30 % svarende til forholdene før udbruddet af krigen. Man nævnte, at det kunne så til gengæld opvejes af en lignende ordning med Argentina – England – Tyskland, der ville være i Tysklands favør. Dette forslag blev dog ikke til noget.

Ved et møde den 8. oktober 1939 drøftes sagen mellem på dansk side O. C. Mohr fra



De to skibstegninger, der blev udfærdigede af DFDS og fremsendt til tyskernes orientering om bemalingen med Malteserkorset. Den ene til brug på de gråmalede skibsskrog og den anden for de sortmalede. Den tredje tegning er en detaljetegning af bemalingen på skibssiderne.  
(Inscannet fra kopi fra sagsmappen i Rigsarkivet)

*The two ship's drawings that were made by DFDS and sent to the Germans in order to brief them on the painting of the Maltese Cross. One was for use on grey-painted hulls and the other for black-painted hulls. The third drawing shows the details of the painting on the sides of the ships.  
(Copy of the case file in the Record Office)*

udenrigsministeriet og på tysk side gesandt Renthe-Fink samt Dr. Walter fra den økonomiske afdeling i det tyske udenrigsministerium. Tyskerne medbringer et skriftligt oplæg uden underskrift, det skal heller ikke underskrives fra dansk side, hele aftalen forbliver mundtlig. Hvad angår transporten, fremgår det af sagsakterne<sup>6</sup>, at DFDS som det største rederi fremkommer med udkast til det tyske gesandtskab. Der skal tilgå tyskerne oplysninger om skibsnavn, afgangshavn, tidspunkt og bestemmelsehavn samt angivelse af mængder af forskellige varer. Der vedlægges tegninger af et skib med grå sider og et skib med sorte sider. Endvidere tegninger, der i større skala viser de aftalte afmærkninger samt oplysninger om dimensioner. Desuden en liste over navne på de skibe, som skal anvendes. Afmærkningen skal være et hvidt Malteserkors på sort baggrund – på begge skibssider – og de skal anbringes bag det agterste og foran det forreste nationalitetsmærke. Da DFDS er det ledende af de tre indblandede rederier, bliver det derfor dette selskabs rederimærke, der anvendes, altså Malteserkorset.

De fra tysk side fastsatte retningslinier omfatter 5 punkter:

- 1) Ingen blandet ladning, men kun landbrugsprodukter og evt. andet såsom øl eller kondenseret mælk / dåsekonserves.
- 2) Helst kun én udskibningshavn. (Dette blev dog ved forhandlinger ændret til fem havne: København / Odense / Aarhus / Aalborg / Esbjerg. (Senere blev også Frederikshavn tilføjet, mulig-

vis på grund af de store isproblemer i vinteren februar-marts 1940).

- 3) En generel anmeldelse af alle de skibe, der ville blive anvendt med erklæring om, at disse udelukkende ville blive anvendt dertil, desuden en speciel anmeldelse af hver enkelt afsendelse. (Da DFDS er udset til at administrere ordningen, skal selskabet afgive meddelelser også på vegne af de to andre deltagende danske rederier og på vegne af den danske regering).
- 4) Returfragt tillades til København. (Ændres senere til de fem pågældende havne).
- 5) Hver enkelt kaptajn får en erklæring fra det tyske gesandtskab til fremvisning over for de tyske søstridskræfter.

Fortegnelsen over skibe omfatter 20 skibe fra DFDS Desuden 3 fra rederiet C. K. Hansen / Dannebrog og 2 fra rederiet H. A. Christensen. Altså oprindeligt 25 skibe.

Listen udvides senere med endnu 9 fra DFDS og 2 fra C. K. Hansen. I alt 36 skibe var således involverede<sup>7</sup>, se boks side 94.

En telefonisk godkendelse fra Berlin til det tyske gesandtskab indtraf den 9. oktober. Der var dog et forbehold, man ville ikke give nogen lang opsigelsesfrist, kun en »passende frist«, hvad der mundtligt fortolkedes som mindst 14 dage. Ordningen skulle træde i kraft kl. 0600 den 11. oktober 1939.

Indholdet af aftalen blev meddelt den engelske gesandt, men ellers var der både fra dansk og tysk side enighed om at holde aftalen hemmelig. Dog blev det Udenrigspolitiske Nævn underrettet, såvel som



Billedtekst se næste side

Skibet på fotoet er sandsynligvis TOMSK, der her er i færd med at losse bacon den 12. april 1940 i Manchester, hvortil det var ankommet umiddelbart før Danmarks besættelse. Det blev beslaglagt af de engelske myndigheder og under den videre sejlads bestyret af rederiet Richley, Halvorsen & Cample, London, der satte det i engelsk kystfart. I 1944 var det blandt de skibe, der deltog i invasionen, idet det blev indsat i transporten af krigsmateriel til de amerikanske styrker på Utah Beach i Frankrig. Her var der stor trængsel, og TOMSK måtte den første gang vente en uge på at blive losset.

Der opstod under ventetiden en del uoverensstemmelser mellem kaptajnen, der var afløser, og besætningen. Begge parter nerver var i forvejen tyndslidte på grund af krigssejladsen. TOMSK kom dog uskadt gennem krigen, og i oktober 1948 vendte det atter tilbage til DFDS, der indsatte det på sit europæiske rutenet.

En dramatisk hændelse fandt sted på rejse fra Rotterdam til Århus i aug. 1948, hvor udbrød der brand i lasten, da skibet befandt sig i Århusbugten. Der indtraf en kraftig eksplosion i nogle tromler med kemikalier, og i løbet af kort tid var båddækket og broen omspændt af ilden. Kaptajnen sprang over bord fra broen for at undgå de voldsomme flammer. To andre besætningsmedlemmer blev forbrændt. Skibet sejlede dog for egen kraft ind og blev senere sat på grund, da det fik stærk slagside af slukningsvandet.

Efter en langvarig reparation i Frederikshavn genoptog det sejladsen, men i september 1957 blev det lagt op i København; det kneb efterhånden med rentabiliteten for de gamle dampskibe. I april 1959 blev skibet, der var på 1.930 tons dw og bygget i 1911 hos B&W, solgt til ophugning i Hamburg.

(Scanpix, Hulton-Deutsch Collection / Corbis).

*The ship in the photograph is probably the TOMSK, which is seen here unloading bacon on April 12<sup>th</sup> 1940 in Manchester. It had arrived here just before the German occupation of Denmark. It was seized by the British authorities and during the rest of its service it was put under the management of the shipping company Richley, Halvorsen & Cample, London, who put it into service in the English coastal traffic. In 1944 it was one of the ships that took part in the invasion of Normandy, when it was used to transport war material to the American forces on Utah Beach in France. It was very busy in the harbour and the first time the TOMSK had to wait a week to unload.*

*During the wait a number of disagreements arose between the captain, who was a replacement for the previous captain, and the crew. The nerves of both parts were already worn thin by sailing in war conditions. However, the TOMSK came out of the war unharmed and in October 1948 it returned to DFDS, which put it into service in their European routes.*

*A dramatic event took place on the voyage from Rotterdam to Århus in August 1948, when a fire broke out in the hold when the ship was in the Bay of Århus. There was a big explosion in some drums filled with chemicals, and within a few minutes the boat deck and the bridge were ringed by fire. The captain jumped overboard from the bridge to avoid the violent flames. Two other members of the crew were burnt. However, the ship managed to continue sailing under its own steam and was later set aground, since the water used to extinguish the fire had given the ship a list.*

*After a lengthy repair in Frederikshavn it resumed sailing but in September 1957 it was laid up in Copenhagen; it was becoming increasingly difficult for the old steamships to make a profit. In April 1959 the ship, which was built in 1911 at B&W and had a tonnage of 1,930 dwt., was sold to the breaker's yard in Hamburg.*

*(Scanpix, Hulton-Deutsch Collection / Corbis).*

**DFDS:**

A. P. BERNSTORFF  
 ALEXANDRA  
 BELLONA  
 CHARKOW  
 DAGMAR  
 DIANA  
 DRONNING MAUD  
 EBRO  
 FLORA  
 FRIGGA  
 HEBE  
 HROAR  
 I. C. JACOBSEN  
 MARGRETHE  
 RHONE  
 ROTA  
 SLEIPNER  
 THYRA  
 TYR  
 VIDAR

**C. K. Hansen:**

AALBORG  
 JÆGERSBORG  
 LILLEBORG

**A. H. Christensen:**

FRANKRIG  
 HOLLAND

**Efterfølgende tilføjedes yderlige 11 skibe:****DFDS:**

FRODE  
 HINDSHOLM  
 KATHOLM  
 SIGRUN  
 SKJOLD  
 SVANHOLM  
 TOMSK  
 TULA  
 TAARNHOLM

**C. K. Hansen:**

ELLENSBORG  
 SKODSBORG

udenrigsminister P. Munch meget kort orienterede pressen, men med betoning af, at der ikke skulle skrives noget herom. Også under første verdenskrig havde Danmark faktisk opnået en lignende ordning som Maltserkorsordningen. Desværre var den dengang blevet røbet i avisen Nationaltidende, hvorefter Tyskland ikke ønskede at medvirke. Fra tysk side ønskede man ikke for megen omtale af sagen, der var forhandlet af det tyske udenrigsministerium, Auswärtiges Amt, men ikke helt i overensstemmelse med hensigterne hos flådens ledelse, Seekriegsleitung.

Allerede før ordningens ikrafttræden havde Tyskland opbragt danske landbrugsskibe; de var blevet ført til Hamburg, ladningen opløst og beslaglagt, men der blev betalt for dem. Skibene blev derefter frigivet. Men også nogle af skibene, der opererede efter den nye ordning, blev opbragt –

dog nu uden konfiskation af ladningen, såvel som der hos adskillige blev foretaget stikprøver af ladningerne til søs. Men ikke nok hermed. Kort før jul 1939 forsvinder JÆGERSBORG<sup>8</sup> sporløst på rejse fra København til Leith. Man formodede først, at det skyldtes en minesprængning,<sup>9</sup> men de efterfølgende torpederinger af fire DFDS skibe<sup>10</sup> i Maltserkorsflåden kunne antyde endnu en torpedering i dette tilfælde.

Årsagen hertil kan man kun gisne om, men den skal muligvis søges i den dualisme, der prægede hele det tyske styre gennem krigsårene. Det var en bevidst taktik fra Hitlers ide, at undlade at give helt klare beføjelser til diverse myndigheder og ledere; der var således ikke altid klarhed over, hvem der havde ansvaret for en bestemt opgave, ansvarsfordelingerne var flydende, hvad der ofte gav anledning til stor rivalisering parterne imellem. Ganske vist havde

Auswärtiges Amt ansvaret for aftalerne med udlandet, men Seekriegsleitung havde ene og alene ansvaret for at opretholde blokaden rundt om England. Hvem bestemte altså i Nordsøen? Var det Auswärtiges Amt eller Seekriegsleitung?

Den tyske ledelse af Kriegsmarine havde udtrykt sin utilfredshed med ordningen,<sup>11</sup> og den 30. oktober havde ledelsen både anmodet om og fået bekræftet flådens rettigheder til at borde og inspicere også Malteserkorsskibene.

I HWK<sup>12</sup> havde man atter i januar 1940 studeret flådens kritik af Malteserkorsskibene, og resultatet blev en anbefaling af en skarpere kurs over for de neutrale lande i forbindelse med den skærpede søkrig over for England. Det blev dog indskærpet over for Seekriegsleitung, at man skulle undgå langvarige inspektioner af de danske skibe; skibene skulle inspiceres hurtigt og på en høflig måde og ikke opbringes unødvendigt. Sidstnævnte var nemlig ikke politisk ønskværdigt, dels eftersom de danske leverancer til Tyskland var meget tilfredsstillende, og dels ville man ikke provokere de spirrende anti-tyske holdninger i Skandinavien ved at bryde aftaler med mindre lande. Der blev dog på den anden side aftalt, at man kunne true Malteserkorsskibene lidt

uden at bringe aftalen til ophør ved simpelthen at arrangere nogle hændelige forlis af nogle få af disse skibe. Det skulle fremstå som minesprængning, men i virkeligheden skulle de torpederes uden forvarsel af tyske ubåde.<sup>13</sup> Efterfølgende blev fire skibe torpederede.<sup>14</sup>

Afslutningsvis må dog erkendes, at intet i det foreliggende materiale fra Seekriegsleitung peger på en direkte ordre til torpedering af de Malteserkorsskibene, de nævnes derimod adskillige gange som en særlig undtagelse.<sup>15</sup>

I marts 1940 fremlagde HWK for Hitler et studie af mulighederne for at nedskære de danske eksporter til England. Hvad enten man nu opsagde aftalen med Danmark eller for den sags skyld blot torpederede Malteserkorsskibene (man kendte jo deres sejlplaner), så ville en sådan handling over for et neutralt land fremstå uheldigt, og det ville være i Englands favør. Det bedste ville være, om man kunne bringe hele Danmarks landbrugsøkonomi ind under tysk kontrol.<sup>16</sup> Man skulle dog først have bragt tilstrækkelig store mængder foderstoffer til Danmark. Hitler var enig med rapporten, han nævnte dog intet om sine umiddelbart forestående planer om en besættelse af Danmark, hvad jo elegant ville løse problemet.



## Noter

<sup>1</sup> Ved udtrykket *modus vivendi* forstås især en foreløbig ordning, der gør det muligt at holde et samarbejde gående. Både englænderne og tyskerne anvendte dette udtryk om ordningen.

<sup>2</sup> Ud over egne undersøgelser i arkiverne baserer artiklen sig på værkerne af V. Sjøqvist og Chr. Tortzen samt en artikel af Giltner. (Se Litteraturliste). Aftalen med Tyskland er først blevet kendt ret sent, men i dag er den tilgængelig under nedennævnte arkivnummer. Sagen omtales kort i nyere historiske værker som f.eks. C. Bundgård Christensen / J. Lund / N. Wium Olesen / J. Sørensen: *Danmark besat. 2005*; p.76-77, samt i Bo Lidegaard: *Dansk Udenrigspolitisk historie bd. 4. Overleveren 1914-45. 2003*; p. 349-350.

<sup>3</sup> Hvorimod engelsk anvender udtrykket *the phoney war* i betydningen den falske krig om denne periode, der på tysk kaldes for *Stilstandskrig: Sitzkrieg*

<sup>4</sup> Danmark havde allerede om eftermiddagen den 1. september udstedt en neutralitetserklæring, der to dage senere blev efterfulgt af en ny erklæring om neutralitet, da man erfarede, at verdenskrigen var en realitet.

<sup>5</sup> Notat fra C. C. Mohr, der i 1939 var direktør for udenrigsministeriet. Udenrigsministeriets arkiv. Se note 6.

<sup>6</sup> Udenrigsministeriets arkiv: Læg 83 D 5 b. Overenskomst med Tyskland 8. oktober 1939 (Malteserkorsarrangementet).

Selve aktstykket, der har påskriften *Strengt fortroligt*, har overskriften: *Tysk forligstilbud accepteret 8. oktober 1939.*

<sup>7</sup> I søkrigsledelsens krigsdagbog anføres også MINSK (DFDS) som Malteserkorsskib, dette sker i forbindelse med en notits om sænkningen af MINSK og CHARKOW og kan muligvis være en fejl i indberetningen fra gesandtskabet i København. *Seekriegsleitung, KTB, pk. 2, læg 41.*

<sup>8</sup> Der havde været rygter om, at skibet havde med-

bragt maskingeværer på en tidligere rejse. Falske informationer fra diverse stikkere angående skibenes ladninger var der mange af. Ganske vist havde Danmark en produktion af det berømte Madsen rekylgevær, men det blev aldrig benyttet i England, og England havde endnu ikke mistet store mængder våben, som det senere skete for ekspeditionskorpsset ved Dunkerque. Det var dog muligt, at tyskerne her for alle tilfældes skyld ville minde Danmark om at overholde spillets regler. I krigsdagbogen (*KTB*) ses dog 14. januar 1940 følgende note: *Mistanken om misbrug af Malteserkorsaftalen er ikke hidtil blevet bekræftet.*

<sup>9</sup> Tortzen undlader helt at tage stilling hertil, idet han ikke lader skibet figurere som krigsforlis.

<sup>10</sup> VIDAR, den 31. januar 1940; RHONE og SLEIPNER begge den 15. februar 1940; CHARKOW den 19. marts 1940.

<sup>11</sup> I et memorandum af den 15. oktober 1939 anfører *Seekriegsleitung* sin opfattelse, at hovedmålet er handelsskibene og ikke kun fjendtlige, men ethvert, der kunne bidrage til fjendens forsyning. Enhver handel med England skal forhindres, og alle indvendinger fra neutrale lande skal tilbagevises: »Das Hauptobjekt der *Seekriegsführung* ist ... jedes Handelsschiff zur Versorgung der feindlichen Kriegsgewirtschaft ... Jede Einfuhr nach England ... zu verhindern. Sämtliche Einsprüche der Neutralen müssen zurückgewiesen werden.« Der gøres dog visse indskrænkninger så som passagerskibe samt skibe fra velvilligt indstillede neutrale lande (her nævnes specifikt Italien, Spanien, Japan og Sovjetunionen). En yderligere indskrænkning er for tiden frigivelsen af den danske eksport til England på grund en aftale med Danmark. *Seekriegsleitung, pk. 2, læg 21.*

<sup>12</sup> Forkortelse for *Sonderstab für Handelskrieg und wirtschaftliche Kampfmaßnahmen* (Særafdeling inden for den tyske generalstab til varetagelse af handelskrig og økonomiske forholdsregler).

<sup>13</sup> Giltner henviser til en HWK rapport af 21. januar 1940, der skulle omhandle en undersøgelse af en intensivering af truslen over for Malteserkors-skibene uden dog en påfølgende opsigelse af aftalen. I krigsdagbogen KTB ses intet herom; 3 dage tidligere indføres derimod, at så længe den dansk-tyske aftale er i kraft skal de danske skibe undtages fra den skærpede krigsførelse. Dog nævnes allerede den 5. januar 1940 ved en situationsdrøftelse hos chefen for Seekriegsleitung, at der uden forudgående advarsel bør foretages ubådsangreb for at opretholde fiktionen om en minesprængning: »zur Aufrechterhaltung der Fiktion Minentreffer.« KTB, pk. 2, læg 39.

<sup>14</sup> For de tre førstes vedkommende (VIDAR /

RHONE / SLEIPNER) bemærker Tortzen, at jævnfør udtalelser fra søfolk så var disse tre skibe ikke bemalet med Malteserkors, da de blev torpederet. Det lyder mærkeligt, og man kan hertil sige, at så var det jo ikke så mærkeligt, at de blev torpederet. På den anden side, forledes man til at tro, at søfolkenes hukommelse spiller dem et puds. Hvorfor skulle man dog have undladt den ekstra beskyttelse?

<sup>15</sup> Hvis der havde foreligget en ordre, ville den være omtalt i Kriegstagebuch. Der har tidligere været tale om »skydegale ubådskommandanter«, men disciplinen var høj, og man gik ikke imod en forholdsordre.

<sup>16</sup> Se Giltner.

#### *Kilder:*

Viggo Sjøqvist: *Danmarks udenrigspolitik 1933-1940*. 1966. (Dette er det grundlæggende værk, der især behandler det politiske spil. Sjøqvist var den første, der henlede opmærksomheden på Malteserkorsordningen).

Chr. Tortzen: *Søfolk og skibe 1939-45*. Bd. I og II. 1981-85. (Tortzen kommer mere ind på den søfartsmæssige del, men det fremgår ikke, hvorfor de danske skibe blev torpederede).

Philip Giltner: *Trade in »Phoney Wartime«: The Danish-German Maltese Agreement of 9 October 1939*. In: *The International History Review*. No.19, 1997, Ontario. (Her forsøges det tydeliggjort, hvorfor Tyskland på trods af aftalen torpederede de danske skibe).

Udenrigsministeriets arkiv.  
Fragtnævnets arkiv.

## *Summary*

At the outbreak of World War II Denmark had declared its neutrality and hoped for a repeat of the model from World War I, whereby Denmark could trade with both the warring parties, England and Germany. Both countries also had a vested interest in the continued import of Danish agricultural produce.

With the Germans Denmark used the argument that Danish agricultural production was dependent on the import of feedstuffs and fertilizers, and if the export of Danish agricultural produce was not maintained at the same level as hitherto England would put a blockade on the Danish import of these goods in return. All three countries – perhaps Denmark most of all – were interested in a kind of triangular trade agreement. Denmark reached an agreement with Germany whereby a number of named ships were allowed to sail with Danish agricultural produce to England. The ships had to have a distinctive charac-

teristic – and the Maltese Cross was chosen. It was the logo of the DFDS, which was the leading shipping company with the majority of the ships, and the one that also administered the arrangement for the two other participating shipping companies. The agreement was unwritten and kept strictly secret.

It is understandable that Germany should be told which ships were involved, when they were sailing, and what goods they were carrying, but it does not make much sense that some of the 36 ships covered by the agreement were torpedoed nonetheless. Apparently this was due to disagreements between the German Foreign Ministry, who had negotiated the deal and who had an interest in continued good diplomatic relations with Scandinavia, and the German Naval Command, who were in charge of the sea blockade against England. Naturally the arrangement stopped when Germany occupied Denmark.

## Anders Monrad Møller: Skibsmåling - nok engang

*Forfatteren fik i 1974 publiceret sin allerførste artikel i denne årbog. Emnet var »Skibsmålingen i Danmark 1632-1867«, og her bragtes en skildring af udviklingen fra den gamle skibslæst over kommercelæsten frem til overgangen til den moderne registertonnage – alt sammen for at kunne vurdere størrelsesangivelser for skibe gennem tiderne. Ved et særdeles uventet tilfælde er der 30 år senere dukket hidtil ukendt materiale frem. Det har kunnet løse et gammelt problem og kaste nyt lys over det velkendte. Derom handler denne artikel.*

Admiral Cort Adeler samt admiralitetsråd og generalpostmester Poul Klingenberg var i foråret 1669 i Nederlandene for at forhandle en ny og forbedret skibsmåling. Det var af hensyn til fortoldningen af de hollandske skibe, som indladede trælaster i de norske eksporthavne, hvorfra toldindtægter i en lind strøm tilflød kongens kasse.<sup>1</sup> Der lå altså væsentlige dansk-norske økonomiske interesser bag disse forhandlinger.

Den aktuelle baggrund for udsendelsen af de to eksperter var en traktat fra 1666, hvori det var blevet bestemt, at en læst for disse trælaster skulle svare til 4.000 hollandske pund. På dette grundlag skulle der altså fastlægges en målemetode, hvilket da også blev resultatet, og de to forhandlere vendte hjem med en udførlig målevejled-

ning, som er dateret den 4. juni 1669.

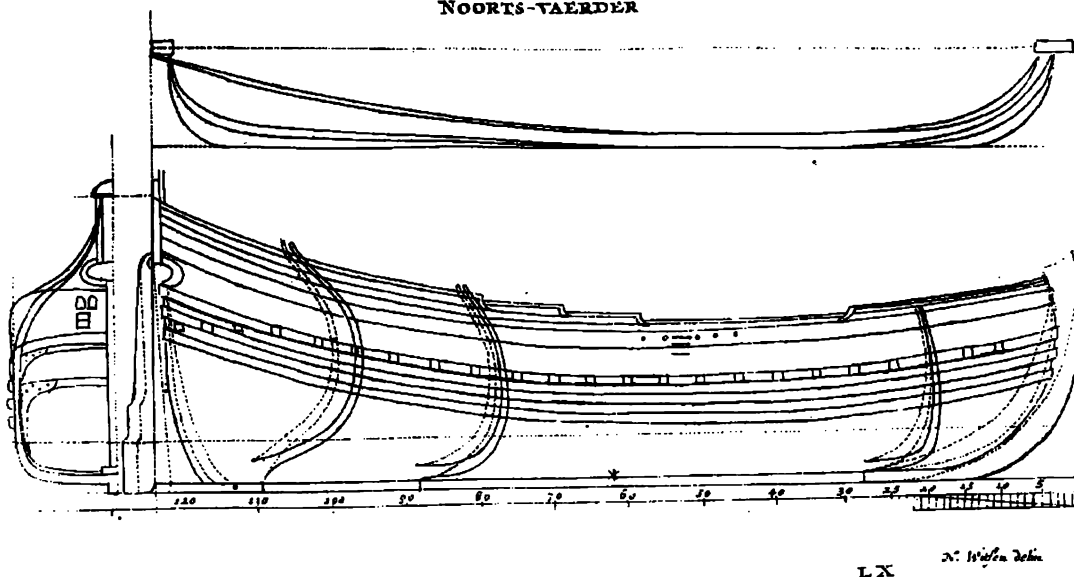
Nu kunne det synes at være lidt specielt at beskæftige sig så indgående med en metode til at måle hollandske trælaster anno 1669, men aftalen fik unægtelig stor betydning, eftersom den nye målemetode fra og med 1672 og helt frem til 1830 også blev benyttet til at måle kommercelæster i Danmark.<sup>2</sup> Ganske vist var den traditionelle danske ruglæst »tungere«, nemlig hele 5.200 pund, men det var der råd for. Man målte og beregnede først til trælaster, hvorefter der blev ganget med 4.000 og divideret med 5.200. Resultatet blev antallet af kommercelæster.<sup>3</sup>

På den ene side var kommercelæsten altså en vægtangivelse, på den anden side var beregningsgrundlaget for det enkelte skib en række mål, et for længden og tre for henholdsvis dybde og bredde taget midtfor, halvvejs fremefter og halvvejs agterud. Der blev taget gennemsnit og ganget ud, som formlen viser. I den allerenkleste udgave ser den således ud:

$$L \times \frac{B1 + B2 + B3}{3} \times \frac{D1 + D2 + D3}{3} / 242 \frac{1}{2}$$

Man gangede altså skibets længde med gennemsnitsbredden målt på dækket og

## NOORTS-TAERDER



Nicolaes Witsens tegning af en nordfarer giver for en gangs skyld en mulighed for virkelig at se, hvad det drejer sig om. Dette skib var af en størrelse, som ganske godt svarer til det nyeste af prøveskibene, VERGULDE HERT.

(Foto fra Nicolaes Witsen: Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier, Amsterdam 1671.)

gennemsnitsdybden fra dækket og ned, og derved fremkom et produkt, som altså var udtryk for et rumfang, en firkantet, aflang kasse, som naturligvis ikke svarede til den reelle størrelse. Derfor blev dette produkt divideret med en konstant, nemlig  $242\frac{1}{2}$ . Om denne står der desværre intet i instruktionen. Hvordan man havde fundet frem til netop dette tal, har det hidtil ikke været muligt at belyse. Man har kun kunnet gisne om, at divisoren på  $242\frac{1}{2}$  på en eller anden

*Nicolaes Witsen's drawing of a northbound ship enables us for once to see what it is all about. This ship's size corresponds very well with the newest of the trial ships, VERGULDE HERT.*

*(Photo from Nicolaes Witsen: Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier, Amsterdam 1671.)*

måde var erfaringsbestemt. Og det er så alt, hvad der indtil nu har kunnet siges om den sag.

Men der står også noget andet i 1669-instruksen. Den indledes med følgende formulering: »En Maade hvorledis skibene udi Holland Maalis, efter seniste Tractater begynt den 2 May Ao 1669«.⁴ Hvad der så kan ligge bag en sådan dato? En form for henvisning må der være tale om, men til hvad?

Herefter blev der i sin tid ledt meget grundigt, men intet fundet i det danske kildemateriale hverken med eller om datoen den 2. maj. Og når eftersøgningen blev opgivet, hang det også sammen med, at en meget indsigtfuld forsker havde været det samme materiale igennem, nemlig daværende rigsarkivar Laurs Laursen. Han udarbejdede i sin tid med uhyre grundighed sit 11 bind store værk om Danmark-Norges traktater og nåede at behandle perioden 1523-1701. Han fik meget med om ikke alene traktaterne, men også om de forudgående forhandlinger, han nævner i mange tilfælde skibsmåling og bringer mange henvisninger, som man kan gå videre med. Men når Laursen ikke havde fundet noget af betydning under datoen 2. maj, så måtte den daværende specialestuderende dengang slå sig til tåls.

Mere end tredive år senere kom skibsmålingen igen på programmet, omend det var i en anden sammenhæng.<sup>5</sup> Ad sære veje – blandt andet ved at gå på internettet – lykkedes det at finde frem til et hollandsk værk: Nicolaes Witsen: *Aeloude en heden-daegsche scheeps-bouw en bestier*, Amsterdam 1671.<sup>6</sup> Så vidt vides findes der kun ét originalt eksemplar i danske biblioteker, nemlig på det gamle universitetsbibliotek, som ifølge en notits i selve bindet i 1730 fik det foræret af kongen – det var efter den katastrofale brand i 1728, da bibliotekets samlinger måtte genopbygges helt fra grunden.

Witsens *scheeps-bouw en bestier* placeredes på grund af sit teknisk prægede indhold i den naturvidenskabelige afdeling af biblioteket, og endte på det, der indtil for

nylig hed Danmarks Natur- og Lægevidenskabelige Bibliotek. Bogen blev derfor hentet frem fra fjernmagasinet til brug på en læsesal, hvor der kun sidder naturvidenskabsstuderende samt medicinere, som kiggede en omgang, da den prægtigt indbundne, velbevarede foliant blev båret frem og slået op – måske for første gang i et par hundrede år! De unge mennesker havde åbenbart ikke set noget lignende på dette sted.

Witsens værk er særdeles fantasifuldt med hensyn til tegninger og beskrivelser i lange baner af oldtidens skibe, men rummer tillige meget samtidigt stof omend i en noget broget blanding. Af interesse og relevans var ved denne lejlighed først og fremmest en hollandsk matematikers bud på en teoretisk meget nøjagtig skibsmålingsmetode, som dog utvivlsomt var alt for indviklet til praktisk brug.

Når man ærbødigt sidder med et sådant værk og dér har fundet, hvad findes skulle, kan man selvfølgelig ikke lade være med at kigge lidt nysgerrigt rundt i hjørnerne. Et par flotte konstruktionstegninger af en »Noorts-Vaerder« faldt i øjnene. Det så ud til at være sidste skrig i nederlandsk skibsbygning anno 1671 og må jo være et skib af den type, som gik nordpå, eksempelvis for at hente trælast i Norge. Der var også nogle bilag. Her stod en del tal, som helt tydeligt havde med mål på skibe at gøre. Og så faldt øjnene på følgende: »... Accoort, tuschen Zijn Majesteit in Deenmarken en Haer Ho: Mo: in den jare 1669 2 May opgerecht ...«. Hvad var det?

»Accoort«, det kan man da klare, dermed må menes overenskomst, og ser man på

næste afsnit, begynder det i fri oversættelse således: »Vi underskrevne, som er delegerede for henholdsvis hans majestæt kongen af Danmark og for generalstaterne for de forenede Nederlande ...«.7 Og så er et »hovsa« et meget mildt udbrud.

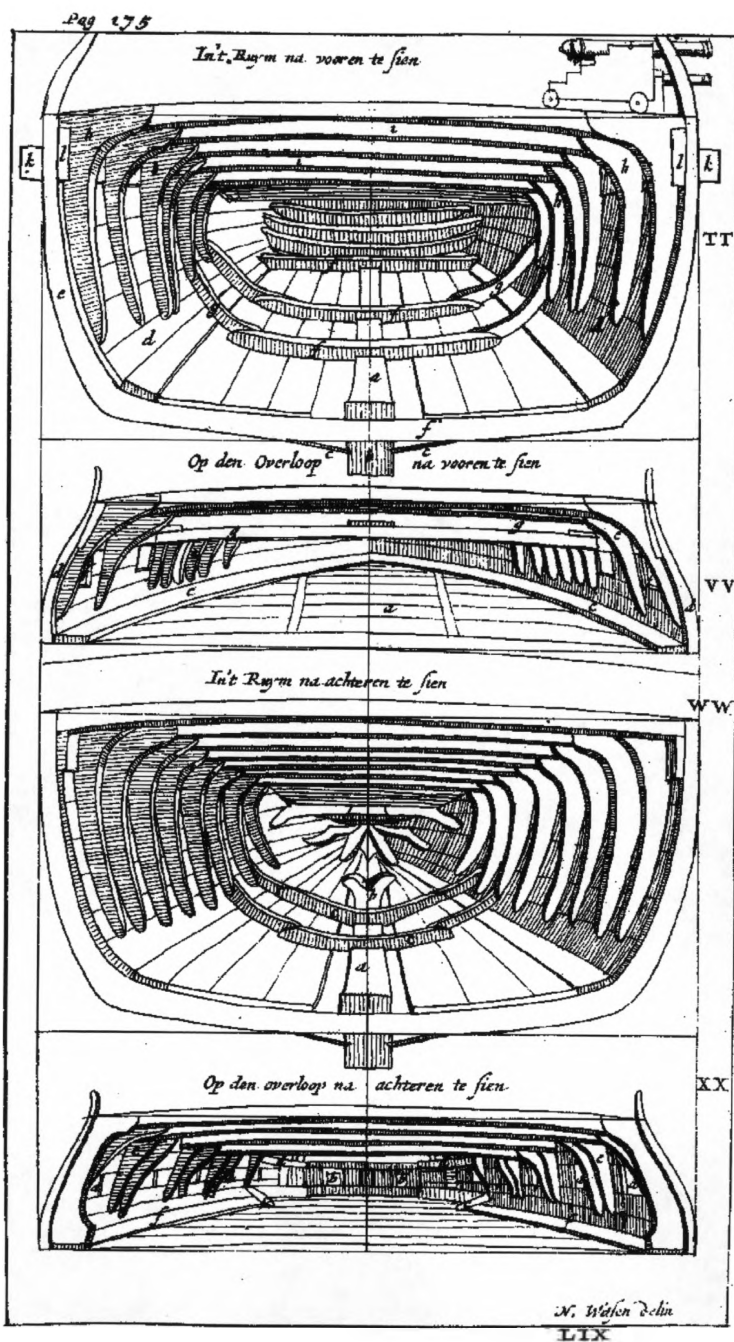
Den 2. maj 1669 var altså datoen for en overenskomst, og det sås hurtigt, at den var af en sådan karakter, at havde Laurs Laurson i sin tid kendt den, var den blevet medtaget i hans traktatudgave. Men han var næppe synsk og derfor lovligt undskyldt. Men overenskomsten er såre spændende, for den rummer en beretning og giver dermed den endegyldige forklaring på, hvordan man nåede frem til det mystiske tal  $242\frac{1}{2}$ , som gjorde tjeneste som divisor i den danske skibsmåling fra 1672 til 1830.

Der skete følgende i foråret 1669. Forhandlerne mødtes og kiggede på et udvalg på otte skibe. Skipperne er nævnt og tillige skibenes navne, som var LAKEN-KOOPER (Klædekræmmer), DE DRIE KONINGEN (De tre Konger), HET VERGULDE HERT (Den forgyldte Hjort), DE GOEDE HOOP (Det gode Håb), DE WATER-HONDT (Vandhunden), DE BROUWER (Bryggeren), DE JAGER (Jægeren) og endelig nok en VERGULDE HERT. D'herrer enedes derefter om at udvælge tre prøveskibe, nemlig VERGULDE HERT, DE BROUWER og WATER-HONDT, som repræsentanter for henholdsvis skibe af nyeste bygning (»de nieuwe fabryke«), skibe af lidt ældre dato, (»de middelbare fabryke«) samt endelig skibe af gammel konstruktion (»de oude fabryke«). Disse tre optræder med tilhørende skippervnavne på oversigten.

Først undersøgte man, hvor meget de tre

prøveskibe kunne lades med ved simpelthen at fylde kanonkugler i lasten indtil man nåede en passende dybgang – for VERGULDE HERTs vedkommende var det 12 amsterdammerfod forude og  $14\frac{1}{4}$  agter. Kuglerne skal nok være blevet hejst om bord portionsvis i solide net, selv om det er fristende at forestille sig straffefanger eller soldater komme traskende i gåsegang bærende på hver sin kanonkugle. Under alle omstændigheder skulle der flyttes mange tusinde af dem. Eksempelvis VERGULDE HERTs ladning blev efter vejningen opgjort til 910.000 pund, eftersom resultatet ved denne besværlige metode blev  $227\frac{1}{2}$  læst à 4000 pund. På samme vis kom man frem til læstetallene for de to andre prøveskibes vedkommende.

Derefter blev skibene målt på den tidligere angivne måde, som efter alt at dømme er af hollandsk oprindelse. Tallene står i oversigten, men kræver en kommentar. Alle disse tre skibe havde to dæk, et nedre og et øvre. Der blev taget de omtalte dybdemål fra det nederste dæk og ned og tilsvarende mål for afstanden mellem de to dæk. Men så var der den særlige regel, at mellemdæksrummet kun skulle medregnes for tre fjerdedeles vedkommende, fordi der skulle være plads til kahyt, kabys etc. under dæk. Det klaredes simpelthen ved at tage tre fjerdedele af mellemdæks gennemsnittet og lægge dette tal til gennemsnitsdybden for det nederste rum. – Det kan tilføjes, at hvis skibet kun havde et øverste dæk på  $\frac{3}{4}$  af skibets længde, skulle rummet kun medregnes med halvdelen, og var der blot et halvt dæk, kom man ned på en fjerdedel.



Nordfareren set indvendig. Øverst kigger man midtskibs fra og fremefter, hvorefter man nederst har vendt sig om for at se agterud.

(Foto fra Nicolaes Witsen: Aeloude en heden-  
daegsche scheeps-bouw en bestier, Amsterdam  
1671.)

*The northbound ship seen from the inside. At the top  
we are looking from amidships and forward, whereas  
at the bottom we have turned around to look abaft.*

*(Photo from Nicolaes Witsen: Aeloude en heden-  
daegsche scheeps-bouw en bestier, Amsterdam 1671.)*

Oversigten viser altså de autentiske mål taget på de tre prøveskibe i det tidlige forår 1669. Og også de beregnede gennemsnitsmål for bredde og dybde stammer fra dokumentet gengivet hos Nicolaes Witsen.<sup>7</sup> Hvis nogen har lyst til at regne efter, er de velkomne, men en enkelt oplysning er nødvendig for, at man ikke skal gå helt i skoven. Der gik af uudgrundelige historiske grunde noget så upraktisk som 11 tommer på en amsterdamfod. Man kan spørge sig selv, om titalsystem, decimalregning og logaritmer da ikke var opfundet? Og det var de skam, men det var ikke ret længe siden, så den slags var kun kendt af teoretikere og endnu ikke taget i brug i praksis. Så de involverede har stået med en række gode gammeldags besværlige regnestykker. Det følgende viser et eksempel på grundlag af tallene for VERGULDE HERT.

Frem til og med beregningen af gennemsnittene kan man klare sig med forholdsvis enkel brøkgregning. Men når længden og de to gennemsnit skal multipliceres med hinanden, må der regnes om i tommer. I



Skib	VERGULDE HERT	DE BROUWER	WATER HONDT
Skipper	Agge Abes van Warns	Auke Hiddes van Hinloopen	Nien Klaasz. van Hoorn
Målt med kugler til:	227 1/2	183 1/2	168 3/8
Længde	120-0	116-6	116-4
Bredde Midt	26-5	24-2	23-5
Bredde For	26-5	24-1/4	23-7
Bredde Agter	26-6	24-2	23-5
Dybde Midt	12-0	11-6	11-10
Dybde For	12-7	11-6	11-3
Dybde Agter	15-3	14-1/2	15-0
M-dæk Midt	4-3	4-0	3-10
M-dæk For	3-10	3-10	3-10
M-dæk Agter	4-10	4-3	4-3
Længde	120-0	116-6	116-4
Bredde gns	26-5 2/3	24-2 1/4	23-5 2/3
Dybde gns	16-6 1/3	15-6 1/3	15-8 1/4
Produkt	52741	43938	43096
Læster	227 1/2	183 1/2	168 3/8
Kvotient	231 6/7	239 1/3	256

første omgang ser tallene i tommer for VERGULDE HERT således ud for henholdsvis længde, gennemsnitsbredde og gennemsnitsdybde:  $1.320$ ,  $291\frac{2}{3}$  og  $182\frac{1}{3}$ , idet der er ganget med 11. Skal man videre med håndkraft, må yderligere to tal regnes om i tredjedele, således at man får hele tal at gange med hinanden: 1320, 875 og 547. Produktet af disse ser lidt voldsomt ud, nemlig 631.785.000, der skal divideres med  $3 \times 3$ , altså 9 for at få regnet om i det, man vel må kalde kubiktommer. Det bliver  $70.198.333\frac{1}{3}$ . Vil man videre til kubikfod, skal dette tal divideres med  $11 \times 11 \times 11$ , dvs. 1.331, og det bliver ganske rigtigt, som skrevet står hos Witsen, 52.741.

Naturligvis er der snydt, når nu lomme-regneren er lige for hånden, og de manuelle regnefærdigheder ikke er, hvad de har været. Folk har været anderledes i træning dengang.

Hvorom alting er. Alle beregninger har kunnet efterprøves, og produkterne i tredjedele på oversigten er udfundet til at blive netop de tal, som er trykt hos Witsen.<sup>8</sup> Nu var udgangspunktet jo, at man ved hjælp af kanonkuglerne i forvejen vidste, hvad de målte skibe kunne lades med opgjort i læster. Altså kunne man beregne det tal, som produktet skulle divideres med for lige akkurat at få det kendte læstetal. Det bliver da de tal, af hollænderne kaldet kvotienter, som står i nederste linie.

Kvotienterne afveg temmelig meget fra hinanden, men det kan ikke undre, for de tre prøveskibe var jo netop af forskellig alder og helt åbenbart forskelligt skabt – de blev helt tydeligt bygget bredere med tiden. Men det ville være upraktisk at have flere mulige tal at dividere de udfundne produkter med, det ville helt klart give anledning til talrige tvivlsspørgsmål. Så

man enedes om et simpelt gennemsnit. Det bliver netop  $242\frac{1}{2}$ , og herved er til fulde forklaret fremkomsten af dette hidtil så mystiske tal.

I den aktuelle situation var denne gennemsnitsdivisor naturligvis udtryk for en vis retfærdighed, fordi den i større eller mindre grad tog højde for den daværende nederlandske handelsflådes sammensætning af skibe med forskellig alder. Men den havde så at sige indbygget forældelse. For hvis hollænderne fortsatte med at bygge nordfarere af nyeste model - og hvorfor skulle de gøre andet? - så ville skibene i stigende grad blive undervurderet med hensyn til læstetallet. Allerede på grundlag af de her gengivne tal var det jo faktisk tilfældet med VERGULDE HERT. Ommålt den efter den nys vedtagne metode, hvad der vel har været tilfældet, hvis den hentede træ i Norge, blev læstetallet lavere end det reelle, nemlig  $217\frac{1}{2}$ , altså ti læster færre. Tilsvarende ville DE BROUWER slippe med 181 læster, mens WATER HONDT omvendt på grund af alderdom måtte undgælde med en stigning til  $177\frac{1}{2}$ . Ingen tvivl om, hvilke skibe, det var fordelagtigst for hollænderne at sende til Norge. Cordt Adeler og Poul Klingenberg er enten kommet til kort i deres forhandlinger eller også har de ikke været særligt forudseende.

At alt ikke var ganske tilfredsstillende, blev man hurtigt klar over fra dansk side, eftersom det jo gjaldt toldindtægterne i norske trælasthavne, som man hurtigt fandt blev for små netop takket være »den hollandske målemetodes« hurtige forældelse. Allerede i 1680'erne forsøgte man at

få den ændret. Skibsmåleren i Norge foreslog simpelthen en lavere divisor, men reelt kom man ikke nogen vegne i de fornyede forhandlinger med Nederlandene. De  $242\frac{1}{2}$  blev som nævnt stående helt til 1830, da »den hollandske« afløstes af den langt mere retfærdige »danske målemetode«.

Et særligt problem var gennem de mange år det forhold, at metoden jo slet ikke tog højde for skibets form under det nederste dæk. Hvad enten fartøjet var fladbundet eller skarpbygget, så blev resultatet det samme, så længe bredden på dækket og dybden var identiske. Så metoden diskriminerede de skarpbyggede og langt mere sødygtige skibe. Omvendt blev de fladbundede stærkt begunstiget.

Således har den hollandske metode til beregning af læstetal, det være sig trælastlæster i Norge eller kommercelæster i Danmark, fået et dårligt eftermæle. Ikke mindst, når man nu i Danmark langt om længe i 1830 fik så god en målemetode, som kun blev afskaffet, fordi det var en fordel at gå over til de engelske registertons.

Men af og til bør man vende kikkerten den anden vej. For eksempel kan der ved denne lejlighed stilles et helt andet spørgsmål, vel at mærke et, som ikke før har kunnet formuleres. Hvad var det, der fik Witsen til i 1671 i sit store værk at gøre så meget ud af denne 1699-metode? Ja, når man umiddelbart antager, at den tegning han bragte af en nordfarer var af nyeste konstruktion, så kan man vel lige så rimeligt slutte, at denne målemetode blev beskrevet så grundigt, fordi også den var det sidste nye skrig. Den var noget at vise frem og fortælle om. Og Witsen var ikke

hvem som helst, han var velorienteret og kunne tilsvarende bringe en indgående omtale af den samtidige skibsmålingsspecialist og matematiker Johann van Waveren Huddes teoretiske arbejde om netop dette emne. Sidstnævnte var i øvrigt at finde blandt de hollandske forhandlere under de frugtesløse forsøg på at nå frem til en mere rimelig metode i første halvdel af 1680'erne.<sup>9</sup>

For nu at tage munden rigtig fuld, kunne man derfor sluttelig argumentere for, at skibsmålingsmetoden af 1669 nok var den mest sofistikerede og raffinerede i datiden, på meget rationel vis frembragt efter regulære forsøg. Der forlyder nemlig ikke noget om, at hollænderne for deres eget vedkommende gjorde brug af noget lignende. Og englænderne da slet ikke. For endnu i

1773 fastlagde »The Tonnage Act« kun én længdemåling og én breddemåling som udgangspunkt for bestemmelse af et engelsk skibs tonnage.<sup>10</sup>

Derfor kan der opregnes hele to resultater af opdagelsen på læsesalen blandt de mange naturfags- og medicinstuderende. For det første en endelig afklaring af problemet om baggrunden for den ofte nævnte divisor på  $242\frac{1}{2}$ . Og for det andet en helt ny sammenhæng at sætte 1669-målemetoden ind i. Som den fremtræder hos Nicolaes Witsen var den helt afgjort noget bemærkelsesværdigt for sin tid. I sammenligning med andre søfarende europæiske lande målte man i Danmark og Norge åbenbart i en lang periode skibene efter den mest avancerede metode.

## Noter

1. Se her og i det følgende artiklen i museets årbog 1974 s. 16-47. Det skal bemærkes, at nedenstående formel dér ikke er gengivet korrekt.
2. Betegnelsen kommercelæst ses dog først senere, men skyldes helt oplagt, at det var det daværende kommercekollegium, der stod for indførelsen i Danmark.
3. Der skal mindes om den såkaldte sjettedelsmoderation, der i al hemmelighed fra 1672 frem til 1825 gjaldt for alle danske og norske skibe målt til kommercelæster i København. I målebrevene blev læstetallet kun anført med  $\frac{5}{6}$  af det reelt målte.
4. De centrale dokumenter findes på RA, Tyske Kancelli, speciel del, Nederlandene, A II 16, Akter og dokumenter vedrørende det politiske forhold til Nederlandene 1666-69(88).
5. Resulterende i artiklen: Anders Monrad Møller: Ole Rømers forslag til en forbedret skibsmåling, i Ole Rømer – videnskabsmand og samfundstjener, Kroppedal 2004, s. 181-96.
6. Titlen kan passende oversættes med »Gammel og moderne Skibsbygning og dens bestyrelse«. En senere udgave fra 1690 findes i fotografisk optryk på Handels- & Søfartsmuseet. Den har også latinsk titel: »Architectura Navalis et Regimen Nauticum«, og der er ændret i dispositionen, men ikke mere, end at andenudgaven ved denne lejlighed også har kunnet benyttes.
7. De citerede steder og de konkrete målingsoplysninger, som i 1671-udgaven findes i et appendiks side 33ff, er i 1690-udgaven indarbejdet i hovedteksten side 314ff. Overenskomsten af 2. maj 1669 er ikke fuldstændigt gengivet, i alt fald de afsluttende underskrifter er ikke medtaget.
8. Som et kuriosum kan nævnes, at der i alt fald i 1690-udgaven, som her er benyttet, er to trykfejl. Brøggerens og Vandhundens endelige gennemsnitsdybder var forkerte, der stod henholdsvis  $\frac{1}{4}$  tomme i stedet for  $\frac{1}{3}$  og  $\frac{1}{2}$  i stedet for  $\frac{1}{4}$ . Det betyder ganske meget, når produktet skal regnes ud og er her selvfølgelig rettet. De rettede tal giver da også præcis de samme produkter, som ses hos Witsen.
9. Som note 5, s. 187f.
10. Se f.eks. E.W. Blocksidge: Hints on the Register Tonnage of Merchant Ships, Liverpool 1942. Englænderne benyttede den tommelfingerregel, at dybden svarede til den halve maksimumbredde og byggede en formel op på det grundlag. Ændrede principper kom først i 1854.

## Summary

In 1974 the author published an article in the yearbook entitled »The Measurement of Ship's Tonnage in Denmark 1632-1867«. It was a description of the development from the old ship's last via the commercial last up to the transition to the modern register tonnage – all intended to help estimate the size of ships throughout the ages. By the purest accident material that was hitherto unknown has turned up 30 years later. It has enabled us to solve an old problem and shed new light on what we knew already. That is the subject of this article.

Admiral Cort Adeler and Poul Klingenberg, member of the Admiralty and Postmaster General, were in the Netherlands in the spring of 1669 to negotiate a new and improved method of ship measurement to facilitate the collection of customs duty from the Dutch ships that loaded timber cargoes in the Norwegian export harbours. The dispatching of the two experts to the Netherlands was a matter of great current interest because of a treaty from 1666 that had determined that a »last« for these timber-carrying ships should be the equivalent of 4,000 Dutch pounds. The method of measurement was extremely important for Denmark, since the Sound Dues with this new method of measurement was used to measure commercial lasts from the year 1672 and up until 1830.

In the 1669 instructions to the emissaries there is a reference to the »latest treaty begun on 2<sup>nd</sup> May in the year 1669.« The author of the current article has succeeded in finding a Dutch work: Nicolaes Witsen: *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier*, Amsterdam 1671, which deals with this treaty from 1669. The technical details for finding the carrying capacity of the ships is described in the article, and based on experiments the formulas that are to be applied for calculating the ship's tonnage as used in the customs assessment for the Sound Dues are laid down. However, this method of measurement was no success, since the Dutch ships were measured smaller than they were so that customs revenue was reduced. The method was, however, used for over a hundred years, and Denmark also used a reduction of the measurements for the Danish ships (which was kept secret), so that they obtained a trade advantage.

The way that the method of measurement in the treaty manifests itself in Nicolaes Witsen's work it was quite definitely a remarkable method for its time. Apparently ships in Denmark and Norway were for a long period of time measured according to the most advanced method, in contrast to other seafaring nations in Europe.

## *Museets protektor*

### Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

#### Museets bestyrelse pr. 1. januar 2006

Morten Bach

Kommitteret Niels Jørgen Bagge \*

Advokat Ole Bang \*

Børge Dyrholm

Stats.aut. ejendomsmægler

Svend C. Engholm

Formand Jens Fage-Pedersen \*

René Hansen

Skibsingeniør Hans J. Henriksen

Bibliotekar Kenneth R. Henriksen

Skibsmægler, konsul Morten Jacobsen

Overinspektør Jørgen Steen Jensen

Maskinmester Bertel Johansen

Jørgen Marcussen

Formand Ole Philipsen

Administrationschef Dan Pode Poulsen \*

Museumsinspektør Flemming Rieck \*

Reder Carsten Rousing

Direktør Gunnar Sørensen

Forretningsfører Ole Vistrup

Direktør Erik Østergård

De med \* betegnede er tillige medlemmer  
af forretningsudvalget.

#### Personale pr. 1. januar 2006

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Administrationschef Ulla-Britta Hansen

Museumsinspektør Kåre Lauring

Bibliotekar Kenneth Roy

Bibliotekar Henriksen

Bibliotekar Tanja Maj

Bibliotekar Jakobsen

Konserveringstekniker Mads Gulløv

Museumssekretær Lone K. Kristiansen

Bogholderiassistent Heidi B. M. Petersen

Museumsassistent Peter Mortensen

Museumsassistent

Henriette Gavnholdt Jakobsen

Rengøringsassistent Henriette Degn Larsen

Projektforsker Steen Schøn

Projektmedarbejder Benjamin Asmussen

Modelrestaurator Anders Favrholt

Kustode Steen Christensen

Kustode Thorben Hansen

Kustode Leif Larsen

Kustode Klaus Meyer

Kustode Thorbjørn Thaarup

Kustode Morten Bronke

Assistent Knud Oluf Bang

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for 2005

## *Indledning*

Den 1. august 2005 fyldte Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 90 år. Det mærkede museets publikum i weekenden før, hvor der var gratis adgang for alle, og balloner og slik til de unge gæster.

Trods den betydelige alder er museet langt fra stivnet, og som det fremgår af de følgende sider, har museets lille stab af fastansatte godt hjulpet af projektmedarbejdere både virket for at udvikle en bred vifte af aktuelle tilbud og for at videreføre den forandringsproces, der forbereder et nyt søfartsmuseum.

Gennem det meste af 2005 blev der ikke mindst af museets forretningsudvalg foretaget sonderinger, som kunne sandsynliggøre, at museets fremtid i overensstemmelse med museets rapport fra efteråret 2004 ville være i Hovedstadsregionen. For mange var det dog nok en overraskelse – om end en glædelig overraskelse, da Helsingørs borgmester og museets bestyrelse i en fælles pressemeddelelse den 1. oktober kunne meddele offentligheden, at der var enighed om at virke for, at det nye søfartsmuseum blev placeret i Dok 1 mellem Kronborg og det planlagte Kulturværft.

Da planlæggerne af de omfattende forandringer på området mellem Kronborg

og bykernen forventer, at byggeprocessen begynder medio 2007, og da det nye søfartsmuseum også skal med i den proces, er der travlhed overalt. Dette håber vi på mere af i de kommende år.

## *Samlingerne*

### *Indsamling og registrering*

Årets høst af modtagne gaver fremgår af bilaget på side 121.

De fleste ressourcer er dog blevet anvendt på at videreføre de igangværende projekter, der gennem digitalisering vil øge tilgængeligheden til museets samlinger. Det museumsfaglige ansvar for opgaverne har ligget hos museumsinspektør Kåre Lauring, og som medarbejdere har han både haft fastansatte og projektansat personale.

Den 1. april kunne arbejdet med digitalisering af 21.763 stk. skibsfotografier således afsluttes som projekt. De digitale billeder er søgbare via museets hjemmeside, og det fortsatte arbejde med at udbygge databasen vil fortsætte i et langsommere tempo som en del af den daglige virksomhed. Museet har i alt over 200.000 fotografier.

Digitaliseringen af oplysningerne fra de mange håndskrevne registreringsprotokoller er især kommet videre på to punkter.

Aktuelle oplysninger om alle genstandes placering findes nu også i digital form, og

dertil har Jørgen Marcussen som frivillig stillet sin ekspertise til rådighed for en gennemgang af museets værdifulde samling af søkort. Den omfatter 978 registreringsnumre, hvoraf 138 er blevet nyregistrerede. Den særlige digitale registrant over søkort vil efterfølgende blive integreret i museets system, men den kan indtil videre ses på [www.jmarcussen.dk/maritim/hs/kortindex.html](http://www.jmarcussen.dk/maritim/hs/kortindex.html).

I årets løb er der i alt blevet overført 1.193 registreringsnumre fra de håndskrevne protokoller til digital form.

#### *Bibliotek*

Bestanden af bøger er i 2005 vokset med 160 bind, hvoraf 70 er modtaget som gaver. Boggaverne fremgår af bilaget på side 122.

Ved årets udgang omfattede bibliotekets katalog 6.300 poster, som er søgbare via museets hjemmeside. Biblioteket har behandlet over 150 faglige forespørgsler, en stigning som sandsynligvis skyldes museets hjemmeside.

Da bibliotekar Kenneth Roy Henriksen var ramt af sygdom fra maj til august, blev bibliotekar Tanja M. Jakobsen projektansat for 6 måneder og bibliotekar Irene Olsen fra Søfartens Bibliotek blev udlånt til museet for 4 måneder.

Sidst på året var det nødvendigt at konvertere til det nye elektroniske bibliotekssystem BookIT, da det hidtidige ikke vedligeholdes mere. Da Søfartens Bibliotek for nyligt havde gjort det samme, kunne museet også her drage nytte af Irene Olsens erfaring.

I løbet af 2005 er online-kataloget forøget med 1000 poster, det elektroniske biblio-

tekssystem fungerer, og i løbet af 2006 vil de resterende bøger blive sorteret, registreret og indbundet.

#### *Bevaring*

Følgende malerier er blevet konserveret til en standard, der gør dem egnede til udstilling:

H/S HORATIO

af Helsingør, af C. Olsen (HS 32:60)

Faktorierne i Canton,

af ubekendt (HS 2189:51)

LE HAVRE,

af Ed. Adams (HS 1744:52)

Europæiske skibe på Whampoas red,

af ubekendt (HS 2193:51)

S/S GEORG og S/S CONSTANTIN,

af Th. Møller (HS 2376:49)

Færgebåde på Sundet,

af Chr. Olsen (HS 1072:53)

H/S ØRESUND,

af Carl Buntzen (HS 2058:51)

H/S EJDEREN,

af Carl Baagøe (HS 43:38)

H/S CIMBRIA,

af C. Olsen (HS 79:44)

Skibe under sejl,

af Chr. Olsen (HS 2454:49)

Dampbåden EL OLE

af København, af Carl Baagøe (HS 6:44)

Jagten FREDERIKKE

af Karrebæksminde, af ubekendt (K 2432)

S/S ISLAND,

af ubekendt (HS 2005:0101)

S/S THINGVALLA,

af ubekendt (HS 2005:0102)

På bagsiden af S/S THINGVALLA var oplæbet et landkort over USA.



Kortet er afmonteret, konserveret og monteret så det kan vises samtidig med S/S THINGVALLA.

Desuden er Plums 280 stk. tegninger fra den første GALATHEA-Ekspedition blevet konserverede og forsynet med passepartouter, så de er udstillingsegnede. Til den efterfølgende opbevaring er der fremstillet særlige »bogkasser«.

Der er ligeledes blevet fremstillet mapper til beskyttelse af samlingen af søkort.

Følgende skibsmodeller er restaureret til udstillingsbrug af Anders Favrholt:

En kuf

En grå tremastet bark og tremastet fuldrigger JUPITER, begge bygget af B.D. Larsen Snaubrig OMENACK

Coaster SALLING

En jagt fra Marstal

Jagt DANMARK

M/S SELANDIA

S/S FARMATYR

H/S KRONPRINSESSE LOUISE

M/S TRONDHJEM

Anders Favrholt har desuden løst rekvirerede opgaver med restaurering af skibsmodeller fra kirker.

Takket være museets velfungerende magasin har museet også som rekvirerede opgaver kunnet tilbyde korttidsopbevaring og frysedesinfektion for andre museer.

### *Formidling*

På et kulturhistorisk specialmuseum som Handels- og Søfartsmuseet har formidlingen mange former, og den del af virksom-

heden inddrager næsten alle museets medarbejdere.

Ethvert svar på en personlig eller skriftlig henvendelse til museet rummer almindeligvis et element af formidling, og desuden tiltrækker museets hjemmeside et stort antal virtuelt besøgende. Hjemmesidens indhold er i fortsat udvikling, og den 1. december 2005 kunne en ny version sendes i luften. I forbindelse hermed blev betydningen af at afsætte ressourcer til stadig fornyelse og udvikling meget synlig. I efteråret var antallet af hits på hjemmesiden faldende, men lige så snart den nye version fungerede steg antallet markant. Den nye hjemmeside har et smukkere design, en mere klar funktionalitet, og den besøgende kan vælge mellem en dansk og en engelsk version. Rasmus Thykjær har været museets konsulent i udviklingen af hjemmesiden. I løbet af beretningsåret havde hjemmesiden 40.300 besøgende (2004: 45.990)

Museets udstillinger blev besøgt af 39.859 gæster (2004: 40.307).

### *Udstillinger*

De besøgende på museet kunne i årets løb se tre særudstillinger, og dertil kom et nyt afsnit i basisudstillingen.

Fra sidste år fortsatte særudstillingen »Det Dekorerede Menneske«, og da den lukkede den 24.4. 2005 var det kun kortvarigt, idet Bangsbomuseet i Frederikshavn havde glæde af den sommeren over.

Umiddelbart før påske den 18.3. 2005 åbnedes afsnittet »Sejl, Damp og Diesel 1814-1914« i basisudstillingen. Her skildres det tidsrum, der på en gang var den sidste



Udstillingsansvarlige for »Da havnen var havn«, museumsinspektør Kåre Lauring, taler ved fotoudstillingens åbning den 14. oktober 2005.  
(Foto Benjamin Asmussen, H&S)

*Museum curator Kåre Lauring introduces the special exhibition »The Port of Copenhagen« at the opening the 14 October 2005.  
(Photo Benjamin Asmussen, DMM)*

store sejlskibstid og samtidig det århundrede, hvor dampskibe blev dominerende, og det første oceangående motorskib blev bygget. Hans Jeppesen var fagligt ansvarlig for udstillingsafsnittet.

Den 12. maj var der en festlig åbning af særudstillingen »Tid til te«, hvor en danskfødt japansk temester demonstrerede teceremoni for H.K. Prinsesse Benedikte og Venneselskabets medlemmer.

Udstillingen skildrede tedrikningens kul-

turhistorie, og den var produceret af etnografen Christian H. Rasmussen i samarbejde med Teemuseum-Sammlung Oswald von Diepholz og KunstCenter Silkeborg Bad. Den blev på museet indtil efteråret, for derefter at blive vist i Silkeborg.

Den 14. oktober 2005 åbnede fotokavaladen »Da havnen var havn – Københavns Havn 1840-1940«, som Kåre Lauring var fagligt ansvarlig for. Udstillingens ældste foto er fra 1841 og en betydelig del af bil-

lederne har ikke været vist offentligt før. Udstillingen vil senere blive vist i København.

#### *Publikationer*

Som i 2004 har årbogens redaktion bestået af Jørgen Marcussen, Kåre Lauring og Hans Jeppesen med den førstnævnte som omhyggelig og erfaren redaktionssekretær. Til årbog 2005 bidrog Kåre Lauring med artiklen »Georg Ludvig Thomsen – fyrskibsstyrmand og kunstmaler« og Hans Jeppesen med mindeord over fhv. museumsdirektør Henning Henningsen.

Til Bygningskulturens Dag den 10-11. 9. 2005 med temaet Modernismens Bygninger udgav museet pjecen »Modernismens skibe« med bidrag fra projektmedarbejderne Benjamin Asmussen, Steen Schøn, Thorbjørn Thaarup samt museumsassistent Henriette Gavnholdt Jakobsen, Kåre Lauring og Hans Jeppesen. Pjecen, der blev redigeret af Benjamin Asmussen, kan fungere som specialvejleder til basisudstillingen, og den kan tillige downloades fra museets hjemmeside.

Den 2. december 2006 udkom »Skibsbygmesteren E.C. Benzon og hans skibe« af Asger Nørlund Christensen.

Størstedelen af det bevarede tegningsmateriale fra Benzons hånd indgår i museets samlinger, og forfatteren har tillige undersøgt, hvad der ellers kunne opspores om ham. E.C. Benzon, der levede 1825-1912, var blandt de første private skibskonstruktører, og fra hans værft i Nykøbing Falster udgik tegninger til næsten alle tidens skibstyper. Hans Jeppesen var redaktør på publikationen, som blev udgivet i et fint samar-

bejde mellem Museet Falsters Minder, Handels- og Søfartsmuseet og Falcon Forlag.

Museet har desuden bistået Forlaget Skib med en genudgivelse af Christian Niensens »Danske Bådtyper«. Enkelte af illustrationerne kunne ikke genfindes, hvorfor der måtte findes nye og skrives tekster dertil. Hans Jeppesen har desuden skrevet et forord til genudgivelsen.

Som en service for nye læsere har museet desuden lagt alle Christian Niensens opmålingstegninger på cd-rom, der sælges fra museet.

#### *Udlån af genstande*

Museet har i 2005 udlånt genstande til følgende museer, institutioner og virksomheder:

Amagermuseet, Arbejdermuseet, B&W Shipdesign, Cinema Center Helsingør, Dampskibsselskabet NORDEN, Frilandskulturcenteret Flynderupgård, Fyns Kunstmuseum, Gilleleje Museum, KunstCenter Silkeborg Bad, Københavns Bymuseum, Malmø Museer, Museet for Danmarks Frihedskamp, Nationalmuseet, Reventlowmuseet, Ship Pax Information, Slots- og Ejendomsstyrelsen, Sundets Lodseri, Thorvaldens Museum, Told-Skat Museet, Vikingeskibsmuseet og Øregård Museum.

#### *Radio og tv*

Kåre Lauring har medvirket i lokalt tv om udstillingerne »Rejsen til Amerika« og »Da havnen var havn«.

Hans Jeppesen har medvirket den 16. 5. 2005 i radio Helsingør og den 17. 5. i DR1 om Øresundstold.



Cand. mag. Benjamin Asmussen forklarer om museets samlinger under rundvisning af en 8.-klasse.

(Foto Rasmus Thykier, H&S)

*M.A. Benjamin Asmussen guides a group of young guests through the collections of the museum.*

*(Photo Rasmus Thykier, DMM)*

### *Omvisninger*

Foruden temaomvisninger for børn i forbindelse med særlige aktiviteter og begivenheder har der i året løb været afholdt 22 omvisninger. Heraf har Kåre Lauring haft 8, Hans Jeppesen 9 og Benjamin Asmussen og Steen Schøn de øvrige.

### *Foredrag*

Hans Jeppesen har afholdt foredrag den 23. 9. 2005 i Kalundborg og den 8.12. i Torsdagsklubben i Helsingør

### *Universitetsundervisning*

Hans Jeppesen har den 21. 11. 2005 haft en dobbelttime på Københavns Universitet om Museumslovgivning i Danmark.

### *Anden formidling*

Udsendelsen af museets elektroniske nyhedsbrev er fortsat med fire numre i 2005 med Benjamin Asmussen som redaktør. Ved årets udgang var der ca. 400 abonnenter.

Årets adventskalender afvikledes som en

quiz på hjemmesiden, hvor Benjamin Asmussen, Steen Schøn og Henriette Gavnholdt på skift på netvideo fortalte om, hvad en bestemt genstand skulle bruges til. Kun én talte sandt, og opgaven var at gætte hvem. Hver søndag i advent blev der trukket en vinder.

Desuden har museet medvirken i Historiens Dag den 21-22. 5. 2005 med gratis omvisninger i museet.

Baltic Sail i Helsingør 19-21. 8., hvor der i samarbejde med Dykkerhistorisk Selskab blev demonstreret tungdykning.

Bygningskulturens Dag 11. 9. med udgivelse af pjece og tilhørende gratis omvisninger.

Kulturnatten i Helsingør den 30. 9., hvor skuespilleren Flemming Jensen fortalte sin personlige version af Eventyr fra Grønland, og museets medarbejdere uddelte tørrede angmasatter og matak.

BogForum 18-20. 11. med stand i samarbejde med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

For medlemmerne af museets Venneselskab blev der arrangeret filmaften med dokumentarfilm den 24. 2., generalforsamling den 16. 8. med foredrag af museumsleder Erik Kroman fra Marstal Søfartsmuseum, og studierejse til London i dagene 15-17. 9. 2005. Jørgen Marcussen bistod Lone K. Kristiansen med forberedelserne og afviklingen af studierejsen.

#### *Forskning og undersøgelser*

Takket være en bevilling fra Farumgaard-Fonden kunne museet den 1.4. igangsætte et forskningsprojekt om »Dansk Linjefart 1866-2004« med cand.mag. Steen Schøn

som den videnskabelige medarbejder. Linjefartens planlagte og regelmæssige sejlads mellem faste havne er et dominerende element i nutidens danske skibsfart, og den type sejlads tog for alvor fart i 1866 med stiftelsen af rederiet DFDS. Opgaven var at få overblik over den hidtidige forskning og gennem stikprøver belyse kildematerialets muligheder samt at give forslag til, hvor der i særlig grad er behov for nye undersøgelser.

Professor dr.phil. Ole Lange og dr.phil. Anders Monrad Møller stillede vederlagsfrit deres ekspertise til rådighed, så de sammen med Kåre Lauring og Hans Jeppesen udgjorde projektets følgegruppe. Da Steen Schøn i årets løb også har deltaget i andre af museets opgaver, blev projektet forlænget et kvartal ind i 2006.

Ved årsskiftet forelå der en næsten færdig afhandling, der beskriver udviklingen, samt en forskningsoversigt med tilhørende forslag til uddybende nye opgaver. I 2006 forventes afhandlingen at kunne udgives, og desuden vil et aspekt af undersøgelsen blive bragt som artikel i museets årbog.

Desuden overvejes mulighederne for at gennemføre et forskerseminar med international deltagelse om emnet.

I efteråret stillede museet arbejdsplads til rådighed, for at Benjamin Asmussen kunne skrive sit speciale i historie. Det kom til at hedde »Dansk småskibsfart 1909-50. En undersøgelse af de mindste fragtskibes forhold og vilkår i tiden omkring verdenskrigene«, og efter en yderst positiv vurdering fra vejleder og censor er den studerende blevet til cand.mag.

### *Generel ledelse og administration*

Ulla-Britta Hansen har bidraget til en fortsat rationalisering af museets administration og udvikling af såvel institutionens IT-anvendelse som markedsføring og PR. Foruden den daglige styring af økonomien har Ulla-Britta Hansen desuden i beretningsåret sikret en ikke uvæsentlig forøgelse af formuen, da hun blev opmærksom på, at der i en arv til museet efter Henning Olsen i henhold til en opgørelse fra boets advokat var indeholdt en boafgift på kr. 600.000. Efter ansøgning til Københavns Byret blev museet fritaget for denne afgift og kunne derefter i endelig afregning modtage en arv på i alt kr. 1.866.000.

For at få indtryk af, hvad publikum i lavsæsonen ønsker af museet, blev der i januar gennemført en publikumsundersøgelse. Blandt resultaterne var et ønske om flere aktiviteter for det ældre publikum, og blandt de konkrete forslag var foredragsaftener med relation til aktuelle særudstillinger.

### *Organisation og samarbejde*

Museet deltager i en række faglige netværk.

Hans Jeppesen er formand for Skibsbevarelsesfonden og for Frederiksborg Amt Museumsråd, og han repræsenterer museet i det marinarkæologiske netværk MARI-NET med Mads Gulløv som suppleant. Han er desuden medlem af repræsentantskabet for Vikingeskibsmuseet, og medredaktør af tidsskriftet Danske Museer. Han deltager tillige i Kulturministeriets erfagruppe for ledere af mindre kulturinstitutioner. I Helsingør repræsenterer han museet i foreningen Skibsklarergården og i Værftsgruppen.

Kåre Lauring var indtil den 1.4. kasserer i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning, og han repræsenterer museet i det nordeuropæiske forskningsnetværk Coastal Shipping samt i Søfartspuljen; Han deltager for museet i en erfagruppe om digitalisering af fotografier, der blandt andre omfatter A.P. Møller, Novo Nordisk, Carlsberg A/S, VKR Holding, Velux, Det Danske Filminstitut og Det Kongelige Bibliotek. Desuden er han virksom i en museal erfagruppe om fælles regler for udlån. Endelig er han områderepræsentant for Dansk Magisterforening.

Mads Gulløv er museets repræsentant i Dykkerhistorisk Selskab.

Steen Schøn har repræsenteret museet i Kontaktudvalget for maritim historie- og samfundsforskning.

Ulla-Britta Hansen er sekretær for museets bestyrelse og forretningsudvalg.

### *Faglige møder*

En eller flere medarbejdere har deltaget i: Organisationen Danske Museer ODMs møder på Fuglsøcentret den 16-18. 3. 2005 og den 16-18. 11., Kulturarvsstyrelsens årsmøde 27-28. 4., Søfartspuljemøde den 10-11. 5. og The VIII North Sea Conference 26-28. 8. i Bremerhafen.

Kåre Lauring har i dagene 7-11. 6. deltaget i konferencen The Baltic Sea Heritage Forum i Helsinki, og i tiden 4-11. 11. i ICMM's conference i Sydney og Auckland.

### *Personale*

Hele personalet har haft mulighed for at deltage i et førstehjælpskursus den 1. 9. 2005.

I foråret afsluttede Ulla-Britta Hansen sit kursus for museumsinspektører, som udbydes af Museumshøjskolen.

Flere medarbejdere har i årets løb været på korte kursus for at være ajour med emner som IT, markedsføring og formidling.

Desuden har der for alle været ekskursion med besøg bag kulissen i Operaen den 7. 2., et halvdagsbesøg den 11. 4. på Danmarks Tekniske Museum, og i maj var der ekskursion til Hven, hvor der var lejlighed til at se et lille velindrettet, IT-baseret besøgscener om Tycho Brahe.

### *Resultatvurdering*

I 2002 vedtog museets bestyrelse en resultatftale for museets virksomhed for årene 2003-2006.

Det overordnede mål var »på flest mulige områder at gennemføre en digitalisering, så det sidst i perioden vil være muligt at se gevinsterne i form af rationalisering og/eller øget tilgængelighed til de genstande, tegninger, fotografier og oplysninger, der tilsammen udgør museets kulturelle kapital.« Den kurs holdes stadig.

Blandt forudsætningerne var en øget afhængighed af ekstern finansiering til basale driftsopgaver, også den forudsætning holder stadig. Der var også regnet med, at museets fremtidige placering var fastlagt. Det er den på sin vis nu, men finansiering og en lang række andre forhold er fortsat uafklarede.

I efteråret 2004 vedtog bestyrelsen budget og arbejdsprogram for museet for 2005. Det blev i forbindelse hermed understreget, at programmet var lagt således, at

der kunne ændres prioritering i årets løb. For 2005 var der programsat følgende opgaver:

### *Samlinger*

Digitalisering af registeret over genstande modtaget før 1995. Med de daværende ressourcer forventedes opgaven at vare ca. fire år.

Da andre opgaver har krævet opmærksomhed, vil det nok stadigvæk tage fire år. Men museet har uden for programmet fået etableret et digitalt register med aktuelle oplysninger om alle genstandes placering.

Digitalisering af kartoteket til biblioteket forventedes afsluttet ved årets udgang.

Trods bibliotekarens sygdom i tre måneder og en konvertering til et nyt digitalt system, vil projektet kunne afsluttes medio 2006. De inddaterede bøger er søgbare via museets hjemmeside.

Digitalisering af 20.000 stk. fotografier.

Projektet afsluttedes 1. 4. og er nu integreret i den daglige virksomhed. Fotografierne er søgbare via museets hjemmeside.

Pilotprojekt nedpakning.

Projektet er blevet overflødig, da museet nu forventer at kunne flytte direkte til sin nye lokalitet.

Udvidelse af konserveringsarbejder.

Som det fremgår af afsnittet om bevaring er konserveringsindsatsen øget markant.

Uden for programmet har Jørgen Marcusen som frivillig gennemført en nyordning



Fra udstillingen »Da havnen var havn«.  
(Foto Benjamin Asmussen, H&S)

View from the exhibition »The Port of Copenhagen«.  
(Photo Benjamin Asmussen, DMM)



af museets samling af søkort og ny registrering af 138 registreringsnumre.

Uden for programmet har museet påtaget sig rekvirerede opgaver vedrørende frysedesinfektion, magasinopbevaring for andre og restaurering af skibsmodeller.

#### *Formidling*

Fornyelser i basisudstillinger.

Museet har som planlagt fornyet basisudstillingen med afsnittet »Sejl, Damp og Diesel 1814-1914«. Desuden er der gennemført en række mindre forbedringer.

Som planlagt er der gennemført mindre forbedringer for børn og unge.

Som planlagt er der produceret to særudstillinger i 2005.

Udgivelse af katalog med fhv. museumsinspektør Hanne Poulsens forskning vedrørende skibsportrætmaler Jacob Petersen.

Opgaven er ikke gennemført.

Udviklingspulje på kr. 70.000 til udbygning af IT-kompetence og formidling

Beløbet er blandt andet anvendt til at producere en ny version af hjemmesiden og sikre, at tre medarbejdere kan opdatere hjemmesiden uden konsulentbistand.

Udviklingsprojekt vedrørende skoletjeneste.

Udskudt til 2006, hvor en rapport med tilhørende forsøg vil give forslag til skoletjenesten i det nye museum.

Genudgivelse af Chr. Nielsen »Danske Båd-

typer« samt produktion af cd-rom med tegninger.

Opgaven er gennemført.

Uden for programmet har museets medarbejdere skrevet pjecen »Modernismens skibe«, der fungerer som specialvejleder, og den kan tillige downloades fra museets hjemmeside.

Uden for programmet har museet redigeret og sammen med Museet Falsters Minder udgivet bogen »Skibsbygmesteren E.C. Benzon« af Asger Nørlund Christensen.

Uden for programmet har museet udsendt fire digitale nyhedsbreve.

#### *Forskning*

Museet har fortsat sin deltagelse i netværkene Coastal Shipping og Søfartspuljen.

Museet har med støtte fra Farumgaard-Fonden og med projektansættelse af cand.mag. Steen Schøn gennemført forskningsprojektet »Dansk Liniefart 1866-2004«.

#### *Generel ledelse og administration*

Museet har gennemført en publikumsundersøgelse i lavsæsonen.

Administrationschefen har fungeret som sekretær for forretningsudvalget og for bestyrelsen.

Konserveringsindsatsen og forskningen er blevet opprioriteret.

## Gaveliste 2005

*Andersen, Jørgen:* Et fotografi.

*Bahn, Lis:* Dåbsattest fra M/S LALANDIA.

*Erhvervsarkivet:* En Marean-Kielhorn Director.

*Frøhlich, Jacob:* Maleri. Fregatskib ud for Kronborg.

*Helsing Lokalhistoriske Arkiv:* En serie postkort med skibsmotiver.

*Jansen, Asger:* En erindringskildring.

*Jensen, Flemming:* Fotografier fra FREDERIK VIII.

*Jørgensen, Jørgen:* Diverse papirer vedrørende givningen.

*Jørss, Poul:* Diverse souvenirs fra Australien samt et dørgreb fra S/S JULIUS THOMSEN.

*Madsen, Ingelise:* Linjedåbsattest fra skoleskibet VIKING.

*Maskinmestrenes Forening:* Model af dampmaskine og byggeskjold fra B&W.

*Memming, Vibeke:* Matroshue fra M/S SELANDIA 1912.

*Nancke-Krogh, Søren:* Diverse materialer vedrørende tatovering.

*Olsen, Eyvinn:* En samling kapacitetsplaner for DFDS-skibe.

*Olinsson, Frank S.:* Spisebestik fra DFDS.

*Petersen, Chr. Victor:* Diverse materialer vedrørende ØK.

*Rasmussen, Hans:* Diverse materialer vedrørende Copenhagen Chartering Company.

*Sylvander, Birgitte:* Diverse materialer vedrørende skibe fra rederiet J. Lauritzen.

*Søfartens Bibliotek:* Diverse aviser fra tiden omkring maj 1945.

*Sørensen, Ella:* Diverse effekter fra dykker Julius Adolf Lassen.

*Sørensen, Lars Ove:* Gæsteflag fra Hongkong.

*ØK:* En samling fotografier og konstruktions tegninger.

## Boggaver 2005

BIMCO  
Hans Buhl  
Judith Carney  
Sigvard Fjellsson  
Anders Favrholt  
Jacob Frølich  
Mads Gulløv  
Sven Hoffmann  
Troels Kløvedal  
Kåre lauring  
Limfjordsmuseet  
Jørgen Marcussen

Marstal Søfartsmuseum  
Moesgaard Museum  
Eyvinn Olsen  
Christian Victor Pedersen  
Hanne Poulsen  
Reventlow-Museet, Pederstrup  
Søfartens Arbejdsmiljøråd  
Sømændenes Forbund  
Svend Aage Sørensen  
Søren Thirslund  
Aabenraa Museum

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

## Regnskab 1/1 - 31/12 2005 i hovedtal

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Entre . . . . .	789.293	Personale . . . . .	4.305.090
Tilskud stat . . . . .	5.571.100	Lokaler . . . . .	422.755
Tilskud (andre off.) . . . . .	142.500	Samlingens forvaltning . . . . .	74.853
Tilskud (ikke off.) . . . . .	2.108.305	Undersøgelser . . . . .	6.562
Renter . . . . .	45.442	Konservering . . . . .	213.688
Kiosksalg/Foto & tegn. . . . .	102.783	Udstillinger . . . . .	237.229
I alt . . . . .	<u>8.759.423</u>	Anden kulturel formidling . . . . .	2.135.386
		Administration . . . . .	836.914
		Husleje . . . . .	557.193
		I alt . . . . .	<u>8.789.672</u>
		Underskud . . . . .	<u>-30.249</u>

Jeg har revideret årsrapporten for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg for regnskabsåret 2005. 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 2005, samt af resultatet af institutionens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2005 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Farum d. 27. marts 2006

Møllevang Revision  
Registreret Revisionselskab ApS

Niels P. Hansen  
Registreret revisor

## Foruden statstilskuddet har museet i 2005 modtaget følgende bidrag

### **Ikke offentlige tilskud**

Bidrag modtaget fra:

Danmarks Rederiforening. . . . . kr.	12.000,-
Gerhard Møller-Nielsen og hustru Mindelegat . . . . . kr.	50.000,-
Gaver . . . . . kr.	1.854.293,-

### **Diverse andre driftstilskud:**

Museets Venneselskab . . . . . kr.	50.000,-
Frederiksborg Amts Museumsråd. . . kr. (kompensation for HJ formandspost)	40.000,-
Museumstjenesten (HJ redaktørhonorar Danske Museer) . . . . . kr.	36.000,-
Frederiksborg Amt, driftskud . . . . . kr.	66.500,-

Resultatopgørelse for året 2005 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave og Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter .....	86.365
Indtægter i alt .....	<u>kr. 86.365</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision .....	4.000
Gebyrer .....	<u>1.182</u>
Udgifter i alt .....	<u>kr. 5.182</u>
Årets resultat .....	<u>kr. 81.183</u>

Balance pr. 31. december 2005 for og Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv og Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer .....	2.018.231
Likvide midler .....	29.423
Aktiver i alt .....	<u>kr. 2.047.654</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital .....	<u>1.876.791</u>
Gæld	
Mellemregninger .....	166.863
Skyldige omkostninger .....	<u>4.000</u>
Passiver i alt .....	<u>kr. 2.047.654</u>

Jeg har revideret årsregnskabet for institutionerne Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv og generalkonsul L.O.G. Amundsens gave for regnskabsåret 2005.

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 2005, samt af resultatet af institutionens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2005.

Farum d. 27. marts 2006

Møllevang Revision  
 Registreret Revisionselskab ApS

Niels P. Hansen  
 Registreret revisor

# M u s e u m s

Museet har mange bøger, plakater m.m. om maritime emner til salg, og efterfølgende er vist et mindre udvalg af titlerne. Det komplette bogudvalg findes på museets hjemmeside på [www.maritime-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk)

Museets salgsartikler kan købes enten ved direkte henvendelse i museets administrationsbygning eller per telefon 4928 0206 til

Heidi Petersen. Varerne kan også bestilles per mail til [hpe@maritime-museum.dk](mailto:hpe@maritime-museum.dk) eller via internet på

[www.maritime-museum.dk/shopping/default.asp](http://www.maritime-museum.dk/shopping/default.asp).

Ved køb direkte fra museet støtter du museet. Alt overskud tilfalder museet.

## Jubilæumssnapseflaske

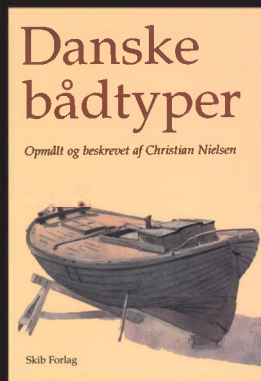


med graveret logo og årstallene 1915-2005.  
Holmegård Glas.  
Indhold 0,5 l.

Kr. 89,-

## Danske Bådtyper

41 opmålinger af Christian Nielsen



150 sider. Indbundet.  
Forlaget Skib. Kr. 298,-.  
Alle 80 opmålinger er udgivet af H&S på en cd-rom.  
Kr. 298,-.

Kr. 298,-

## Salgsbetingelser

Alle priser er inklusive moms og eksklusive forsendelsesomkostninger.

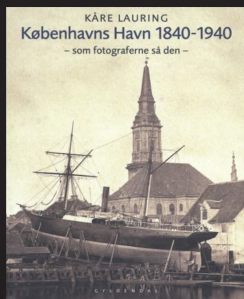
Ved køb over kr. 500 sendes fragtfrit

Museets bankkonto er Reg.nr. 3163, konto 3163 012103.

# b u t i k k e n

## Københavns Havn 1840-1940

Kåre Lauring



Fotobog i stort format med mange ikke tidligere udgivne fotos.  
188 sider.  
Indbundet.

Gyldendal.

Kr. 299,-

## Skibsbygmesteren E. C. Benzon og hans skibe

Asger Nørlund Christensen



Historien om Benzon 1825-1912, og hans værft i Nykøbing F.  
152 sider.

Indbundet. H&S -Falsters Minder.

Kr. 285,-

## Købmand, sømand og supercargo

Kåre Lauring og Kirsten Jappe



En guidebog til den florissante handels København.  
96 sider.  
Indbundet.

H&S.

Kr. 68,-

## Handels- og Søfartsmuseets Årbøger



En del af Museets årbøger kan endnu fås:

Årgangene

1945-1980 samt

1985-2001 à Kr. 20,-

2002-2003 à Kr. 200,-

2004 Kr. 280,-

2005 Kr. 295,-

## Modernismens skibe

- fem danske eksempler



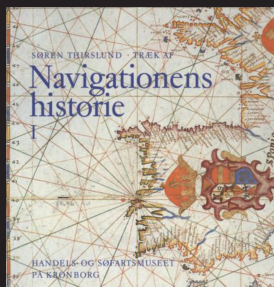
Redigeret af Benjamin Asmussen og med omtale af væsentlige skibstyper fra 1912 til 1979.  
48 sider.  
Hæftet.

H&S.

Kr. 25,-

## Træk af navigationens historie

Søren Thirlund



Bind I dækker oldtiden til 1530.

72 sider. Kr. 95,-

Bind II dækker 1530-1850.

80 sider. Kr. 105,-

Bind III dækker

1850 til 1988.

92 sider. Kr. 125,-

alle bind er hæftede.

H&S.

Ved samlet købe af alle tre bind er den samlede pris

Kr. 250,-



# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

*Bestyrelse pr. 1. september 2006*

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, formand

Jørgen Marcussen, næstformand

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palle Hansen

Direktør Erik Østergaard

Museumsdirektør Hans Jeppesen, sekretær

*Æresmedlemmer*

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

*Beretning 2005-2006*

Den ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner blev afholdt torsdag den 24. august 2006 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Inden generalforsamlingen viste Hans Jeppesen de medlemmer, der ønskede det, rundt i samlingerne. Til generalforsamlingen var omkring 30 medlemmer mødt frem.

Klokken 1900 indledtes generalforsamlingen efter dagsordenen:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning for selskabets virksomhed 2005-2006
- 3) Forelæggelse af regnskabet for 2005-2006
- 4) Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
- 5) Fastsættelse af kontingent
- 6) Indkomne forslag
- 7) Eventuelt

Ad 1)

På formandens forslag valgtes som dirigent museumsinspektør Kåre Lauring, der konstaterede, at generalforsamlingen var indkaldt med lovligt varsel, og at den efter vedtægterne blev afholdt inden udgangen af august måned. Dirigenten gav derefter ordet til Selskabets formand.

Ad 2)

Formand Hannes Stephensen aflagde følgende beretning:

Bestyrelsen har også i år bestået af:

Arkitekt Hannes Stephensen, formand

Jørgen Marcussen, næstformand

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palle Hansen

Direktør Erik Østergaard

Museumsdirektør Hans Jeppesen, sekretær

Næstformanden har repræsenteret Venneselskabet i museets bestyrelse

Årbogen er fortsat i god gænge med et varieret og kvalitetspræget indhold og styr på økonomien.

Redaktionen består af museumsinspektør Kåre Lauring, Hans Jeppesen og med Jørgen Marcussen som den yderst erfarne redaktionssekretær.

Som det fremgår af regnskabet er årbogen atter Venneselskabets største enkeltbidrag til museet, men et tilskud fra sidste år gjorde det tillige muligt for museet i december 2005 at udgive det gedigne og smukke værk »Skibsbygmester E.C. Benzon og hans skibe« sammen med Museet Falsters Minder. Forfatteren Asger Nørlund Christensen får vi lejlighed til at høre og se i dag efter generalforsamlingen.

I beretningsåret har bestyrelsen bevilliget 10.000 kr. som tilskud til Kåre Lauring, der forbereder en bog med sjældne historiske fotografier fra Københavns havn. Den forventes af udkomme på forlaget Gyldendal til julehandelen i år.

Desuden har bestyrelsen givet et tilskud på 40.000 kr. til konservering af et udvalg af særligt sjældne søkort og lodsøger i museets samling. Som frivillig medarbejder er Jørgen Marcussen sammen med Merete Marcussen i færd med at nyregistrere alle museets søkort, og de udvalgte kort og bøger indgik i en ansøgningspulje til konservering af genstande af Enestående National Betydning (ENB-genstande), der administreres af Kulturarvstyrelsen. Det grundige registreringsarbejde samt Venneselskabets tilskud udløste et tilsvarende beløb fra styrelsen.

Resten af Venneselskabets formueafkast for året på 35.000 kr. er henlagt til anskaf-

felse af udstillingsmateriel til Det nye Søfartsmuseum. Det er hensigten på den måde over en årrække at samle et større beløb til åbningsudstillingen, når det nye museum bliver en realitet.

Årets maritime rejse for medlemmerne til London blev gennemført i dagene 15-17. september 2005.

Blandt de spændende besøgsmaal var IMO, der er den levende skibsfarts vigtigste internationale organisation samt forsikringshuset Lloyd's of London. Der var også tid til at sejle på Themsen for at se National Maritime Museum i Greenwich. Som tillægsgevinst oplevede deltagerne her i 200-året for admiral Nelsons død under slaget ved Trafalgar den 21. oktober 1805 eskadre-sejlads på floden, da den sidste del af kistens rejse til London blev rekonstrueret.

Den afsluttende middag blev indtaget om bord i et tidligere dansk fyrskib, der nu ligger som restaurantskib, Lightship X, i Saint Kathrine Docks. Museets sekretær Lone K. Kristiansen var som sædvanlig ansvarlig for det praktiske med nyttig assistance fra Jørgen Marcussen.

Der var mere end almindelig tilfredshed med den fuldttegnede tur hos deltagerne, og i økonomisk henseende gennemførtes den som de andre rejser uden belastning for Venneselskabet.

Den næste maritime rejse går til Stockholm med afgang fra Kastrup torsdag den 31. august.

Travlhed for museet medarbejdere betød desværre, at medlemmerne i år ikke blev inviteret til noget vinterarrangement, men derimod til preview tirsdag den 23. maj 2006, dagen før åbningen af særudstillin-

gen »Hugo Larsen i Dansk Vestindien 1904-1907.«

Som det fremgår af regnskabet er Venne-selskabets økonomi sund, medlemstallet er relativt stabilt omkring 800, og vi står således på sin vis godt rustet til at støtte museet.

Når det gælder Det nye Søfartsmuseum, bliver det spændende at høre, hvad Hans Jeppesen kan fortælle efter beretningen. Ved sidste generalforsamling var interessen samlet om København, men de fleste medlemmer har nok gennem pressen eller museets hjemmeside kendskab til, at det nu gælder den store tørdok på det tidligere værftsområde her i byen.

Jeg håber meget, at en løsning snart er i sigte. Det kan både give bedre udfoldelsesmuligheder for de mange og spændende historier, museet kan berette om vores maritime fortid, og desuden bidrage til at nutidens globale skibsfart også er synlig herhjemme.

Til sidst vil jeg takke medlemmerne for trofasthed, museets personale for hjælpsomhed og Slotsforvaltningen for, at vi kan afholde vores generalforsamling på dette traditionsrige sted.

Beretningen blev godkendt uden bemærkninger.

#### *Orientering om museet*

I tilslutning til formandens beretning orienterede Hans Jeppesen (HJ) om museets tilstand. Om museets digitaliseringsprojekter omtalte han fotosamlingen, hvor omkring 20.000 af museets 200.000 fotos var digitaliseret og tilgængelige via museets hjemmeside. På samme måde kunne regi-

Deltagerne på Venne-selskabets Londontur i september 2005 samlet omkring indgangen til FNs søfartsorganisation, IMO. Skulpturen blev afsløret september 2001. Den er skabt af kunstneren Michael Sandle som et mindesmærke for verdens søfarende - de tidligere, de nuværende og de kommende. (Foto Keld Hansen, Gilleleje)

*The Society of Museum Friends tour to London September 2005. Members meeting at the entrance to IMO. The sculpture by Michael Sandle was unveiled September 2001 and symbolizes seafarers from all over the World - the past - the present and - the future. (Photo Keld Hansen, Gilleleje)*



streringsoplysninger for hovedparten af de nyere bøger i museets bogsamling på ca. 20.000 bind også findes på nettet. Genstandsregistreringen var i gang, sådan at alle genstande modtaget efter 1995 var digitalt registreret, mens den digitale registrering af de tidligere indkomne genstande ville tage nogle år endnu.

I årets løb havde museet fået en ny-konstrueret hjemmeside med større publikumsvenlighed og et mere tidssvarende ansigt.

Om forskning oplyste HJ, at projektet omkring »Dansk Linjefart 1866-2004« var afsluttet. Da der ikke har kunne findes eksterne midler, har museet måtte sige farvel til projektets leder cand.mag. Steen Schøn. Resultatet vil blive udgivet i et bind af Maritim Kontakt. I forbindelse med Bygningskulturens dag, der i 2005 havde temaet Modernisme, er der udgivet et hæfte om »Modernismens Skibe«. Hæftet er også lagt på museets hjemmeside. Museet har været forlaget Skib behjælpelig med at genudgive Christian Niensens »Danske Bådtyper«. I den forbindelse har museet lagt alle Christian Niensens opmålingstegninger på en CD, der kan købes gennem museet. Desuden blev bogen om Skibsbygger Benzon i Nykøbing F kort omtalt, mens nærmere oplysninger herom vil blive ved aftenens foredragsholder.

Skoletjenestens program og opsætning er under revision med cand. mag. Benjamin Asmussen som koordinator og inspirator.

Derefter orienterede HJ om planerne for Det Nye Søfartsmuseum i dokken ved indgangen til Kronborg. Med bistand fra Cowi A/S, har museet fået vurderet dokkens

bevaringstilstand, og dertil er der udformet et udkast til program for en arkitektkonkurrence. Udkastet skal dog først anvendes til en dialog med museets bestyrelse og med interessenter samt potentielle donatorer. En række maritime fonde har udtrykt en positiv interesse for projektet, men der er på nuværende tidspunkt ikke nogen konkrete tilsagn. Konkurrencen vil ikke blive igangsat, før der er sikkerhed for at anlægsudgifterne i størrelsesordenen 160 millioner kr. er finansieret.

Det Ny Søfartsmuseum vil prioritere de sidste 100 år højt, det vil få bedre børne- og ungdomsservice og handel vil kun indgå i forbindelse med søfart. Museet vil blive udviklet i det tættest mulige samarbejde med Søfartens Bibliotek og med Handelsflådens Velfærdsråd, og der arbejdes også på at få en række synergigevinster i et samarbejde med Helsingør Kommunes hovedbibliotek og kulturhus, Kulturværftet, der bliver museets nabo.

Ad 3)

HJ gennemgik derefter det omdelte regnskab, der godkendtes uden bemærkninger.

Ad 4)

Under dirigentens ledelse blev der foretaget valg til bestyrelsen. De tre bestyrelsesmedlemmer, der var på valg, Hannes Stephensen, Anders Høegh Post og Jørgen Marcussen, blev genvalgt uden modkandidater. Revisor Niels P. Hansen fra Mølløvang Revision blev ligeledes genvalgt uden modkandidater.

Ad 5)

Der var ikke forslag om kontingentændrin-



Ved Venneselskabets generalforsamling i august 2006 fortalte forfatteren Asger Nørlund Christensen om sin bog om skibbygmester E.C. Benzon, 1825-1912. Bogen blev udgivet omkring årsskiftet. (Foto Benjamin Asmussen, H&S)

*After The Society of Museum Friends' annual general assembly the participants were entertained by the author Asger Nørlund Christensen who discoursed on his new book on the shipwright E. C. Benzon, 1825-1912.*

*(Photo Benjamin Asmussen, DMM)*

ger fra bestyrelsen, hvorfor de nuværende kontingenter på kr. 250 for enkelt medlemskab og kr. 1.700 for firmamedlemskab blev vedtaget for det kommende år.

Ad 6)

Der var ikke indkommet forslag til behand-

ling. Fra forsamlingen foreslog et medlem, at Selskabet arrangerede en foredragsrække, hvortil han havde flere forslag om bl.a. rederiet A.P. Møller, Øresundstolden og Visby-Gotlands historie.

Hj svarede og oplyste om en del lokale-mæssige problemer i forbindelse med

sådanne arrangementer i det nuværende museum. Han gjorde også opmærksom på, at netop behovet for forsamlings- og mødefaciliteter indgik i planerne for Det Ny Søfartsmuseum.

Fra et andet medlem var der spørgsmål om Selskabets årlige medlemstur og forslag om dublering af Londonturen samt forslag til en Sønderjyllandstur blev fremsat. Bestyrelsen noterede sig ønskerne, som de senere vil behandle.

Ad 7)

Der var ingen bemærkninger til eventuelt.

Dirigenten kunne derefter afslutte generalforsamlingen.

I pausen inden det efterfølgende foredrag var der mulighed for i Forkammeret at

slukke tørsten under en uformel snak mellem de fremmødte. Efter pausen holdt Asger Nørlund Christensen et foredrag om skibbygmester E.C. Benzon, 1825-1912. Det var med grundlag i hans bog om denne personlighed, at han kunne knytte nogle ekstra oplysninger om Benzons virke i brydningstiden mellem sejlskibe og maskindrevne skibe. Foredraget var ledsaget af lysbilleder fra værftet i Nykøbing F og tegninger af Benzons skibe, og tilhørerne kvitterede med bifald for det interessante og vel fremlagte emne.

Referent Jørgen Marcussen  
24. august 2006

Godkendt af dirigenten, Kåre Lauring.

## Nytilkomne medlemmer

Andersen, Inger	Helsingør
Becker-Christiansen, Christian	Vanløse
Bredstorff, Asta	Charlottenlund
Brøgger, Ole	Ålsgårde
Damm, Per	Hillerød
Eriksen, John	Bagsværd
Holm, Niels	Rønne
Hytten, Ole	Helsingør
Jensen, Jørgen Steen	København
Jensen, Lisbeth	Helsingør
Jensen, Ove C.	Esbjerg
Kim Henrik Christensen	København
Kongsbøl, Kai-Lykke	Melby
Kristjansen, Mogens	Ishøj
Lund, Preben	Humblebæk
Nielsen, Jørgen	København
Nielsen, Lykke	Hillerød
Olsson, Jørgen	Helsingør
Rytter, Hans	Florida
Sloth, Knud	Hundested
Sørensen, Poul Erik Stenfeldt	Rungsted



# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## Resultatopgørelse for tiden 1. april 2005 – 31. marts 2006

<i>Indtægter</i>	
Kontingenter fra medlemmer ..	195.610
Renteindtægter .....	514
Udbytter .....	2.038
Indtægter i alt .....	<u>kr. 198.162</u>
<i>Udgifter</i>	
Udgivelse af årbog 2005 .....	107.400
Moms af årbøger til medlemmer	17.216
Porto til udsendelse .....	18.969
.....	<u>143.585</u>
Salg af årbøger .....	24.543
Nettoudgift årbog 2004 .....	119.042
Andel af gager .....	25.000
EDB-omkostninger .....	0
Medlemsarrangementer .....	22.246
Kontorhold m.v. ....	12.670
Porto m.v. ....	9.535
Revision .....	8.000
Gebyrer .....	3.154
Øvrige .....	1.025
Udgifter i alt .....	<u>kr. 200.672</u>
Resultat .....	kr. -2.509

## Balance per 31. marts 2006

<i>Aktiver</i>	
Likvider .....	110.833
Tilgodehavende Barfoed/Høvden	3.000
Øvrige tilgodehavender .....	1.302
Beholdning af salgsartikler .....	791
Aktier Danske Bank 250 stk. (kostpris)	8.050
Aktiver i alt .....	<u>kr. 123.975</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger .....	8.000
Skyldig moms .....	1.111
Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet .....	14.022
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 2005 .....	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 2005 .....	53.303
Årets resultat .....	-2.509
Passiver i alt .....	<u>kr. 123.975</u>

Det er min opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2006, samt af resultatet af Selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. april 2005- 31. marts 2006.

Farum den 10. juli 2006  
Niels P. Hansen, registreret revisor

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

Resultatopgørelse for tiden  
 1. april 2005 til 31. marts 2006

Balance pr. 31. marts 2006

<i>Indtægter</i>	
Udbytter .....	52.685
Renter, bankindestående .....	123
Renter, obligationer. ....	61.705
Indtægter i alt .....	<u>114.513</u>
<i>Udgifter</i>	
Revisionshonorar .....	4.000
Depotgebyr. ....	1.057
Udgifter i alt. ....	<u>5.057</u>
Resultat. ....	109.455
Gave til Handels- og Søfartsmuseet .	85.000
Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20% .....	<u>21.891</u>
Overskud .....	<u>kr. 2.564</u>

<i>Aktiver</i>	
Likvider .....	3.043
Tilgodehavende renter .....	13.583
Tilgodehavende udbytteskat. ....	1.550
Aktier Danske Bank, 194 stk. (kostpris)	22.043
<i>Obligationer</i>	
5% Realkredit DK 2035	
Nom. 679.207. ....	644.931
5% Realkredit Danmark 2019	
Nom. 81.213. ....	72.919
4% Realkredit DK 2038	
Nom. 489.810. ....	470.687
Danske Invest Dannebrog,	
Nom. 11.940 stk. (kostpris) .....	<u>1.206.718</u>
Aktiver i alt. ....	<u>kr. 2.435.474</u>
<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger .....	12.000
Skyldig gave .....	<u>85.000</u>
Gæld .....	97.000
Arv Sture Høvden .....	730.666
Arv H. L. Barfoed .....	100.000
Arv Marius Rane .....	989.854
<i>Kapitalkonto:</i>	
Saldo 1. april 2005 .....	370.364
Henlæggelse for 2005/06. ....	21.891
	<u>392.255</u>
<i>Uddelingskonto:</i>	
Saldo 1. april 2005 .....	123.135
Årets resultat .....	2.564
	<u>125.699</u>
Egenkapital .....	2.338.474
Passiver i alt .....	<u>kr. 2.435.474</u>

Det er min opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af legaternes aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2006, samt af legaternes aktiviteter for regnskabsåret 1. april 2005 - 31. marts 2006 i overensstemmelse med fondsloven.

Farum den 10. juli 2006  
 Niels P. Hansen, registreret revisor

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## *Tegn venligst nye medlemmer*

Ved at tegne nye medlemmer støtter du Selskabet, hvis formål er at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelser modtages på Venneselskabets direkte telefon på museet: 4928 0206.

Selskabets bankkonto er Danske Bank, reg. nr. 3163 konto 3163 111306.

## *Kontingent*

Kontingentet er kr. 250,00 årligt for enkelt-medlemskab og kr. 1.700,00 for institutioner og firmaer.

## *Medlemmernes rettigheder*

Personligt medlemskab giver gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger for en person. Firmamedlemskab giver adgang for fem personer.

Selskabet yder gratis sine medlemmer et eksemplar af den illustrerede årbog, hvis værdi overstiger medlemskontingentet. Firmamedlemskaber tildeles fem årbøger.

Museets administration er åben mandag til torsdag 0900-1500 og fredag 0900-1200. Telefon 4921 0685.

E-mailadressen til Venneselskabet er: venner@maritime-museum.dk

## Støtte til museets arbejde

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 ved de ydede bidrag.

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 Andersens 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 1200 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.

Manuskripter modtages **digitalt med ét print** eventuelt som **e-mail**:

**venner@maritime-museum.dk**. I undtagelsestilfælde kan det afleveres som et maskinskrevet og tydeligt manuskript med bred margen. Forfatteren skal sørge for billeder til artikler i en egnet reproduktionsmæssig kvalitet. Museet bistår gerne med råd og emner fra eget billedarkiv.

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.