



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

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

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

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg



Årbog 2008

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PÅ KRONBORG

Årbog 2008



Udgivet af SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG
2008-udgaven er bind 67 i rækken af museets årbøger
© Handels- og Søfartsmuseet.

Redaktion: Jørgen Selmer og Kåre Lauring
Oversættelser: Len Nossell
Redaktionssekretær: Jørgen Marcussen

ISBN 978-87-7015-002-6
ISSN 0085-1418

Grafisk formgivning: Peter Dyrvig Grafisk Design
Bogen er sat med Myriad Pro og ITC Laurel
Trykt hos P. J. Schmidt Grafisk, Vojens

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

www.maritime-museum.dk

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

Bogladepris kr. 295,00

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,
til 1997-01 i årbog 2002,
til 2002-06 i årbog 2007,
og næste femårsregister vil fremkomme i årbog 2012.

Indhold

<i>Lise Astrup Frandsen</i> SVITZER gennem 175 år 175 years of SVITZER	5
<i>Sømand Jens Aksel Aakjær</i> Erindringer ca. 1940-1945 Redigeret af Hanne Poulsen og Kåre Lauring Jens Aksel Aakjær's memoirs from 1940-1945	32
<i>Morten Karnøe Søndergaard</i> U.S. Virgin Islands 2007 – GALATHEA 3 ekspeditionen U.S. Virgin Islands 2007 – GALATHEA 3 expedition	49
<i>Ole Stig Johannesen</i> Myren – rederiet og skibene Myren – the Company and the vessels	73
<i>Anders Monrad Møller</i> Til Island, Grønland, Bordeaux og St. Petersborg – om CARITAS i sejlads 1729-1735 To Iceland, Greenland, Bordeaux and St. Petersburg – about the CARITAS' voyages 1729-1735	95
Årsberetning 2007 for Handels- og Søfartsmuseet	106
Bestyrelse og personale	119
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – bestyrelse og årsberetning 2007-2008	125
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – medlemskab og tilskud	131
Museumsbutikken	133



Bjergningsoperation, september 2007. Skibet kæntrede for få måneder siden, mens det lastede biler. Bjergerne konstruerede et særligt trækssystem for at få skibet på ret køl i det snævre havnebassin. Træksystemet bestod af 15 store udliggerbjælker svejset på den ene skibsside (bagbords side) og forbundet til funderingsankre rammet 15 meter ned i havbunden. Hver udliggerarm blev forbundet til kraftige spil, så den samlede trækraft blev på 7.500 tons – eller som kræfterne fra 150 slæbebåde.

Foto Lise Astrup Frandsen

Salvage operation, September 2007. The vessel capsized a few months earlier while loading cars. A special pulling system was created by the salvors for uprighting the vessel in the narrow port area. It consisted of 15 big cantilevers welded to one side of the vessel (the opposite side than seen here) and connected to pulling anchors piled 15 metres into the seabed. Powerful pulling machines were attached to each cantilever all together adding up to a pulling power of 7,500 tons – the power of 150 tug boats.

Photo Lise Astrup Frandsen

SVITZER gennem 175 år

Lise Astrup Frandsen er uddannet etnolog og arbejdede fra sommeren 2007 til foråret 2008 på en jubilæumsbog om SVITZER.¹ Bogen var rekvireret af SVITZER gennem Københavns Bymuseum i anledning af firmaets 175 års virke. Virksomheden blev født i 1833 og er i dag en af verdens ældste og største ekspertvirksomheder i bjergning, bugsering og andre specialopgaver til søs.

Denne artikel bygger på arbejdet, der udmøntede sig i bogen *SVITZER safety and support at sea 1833-2008*. Arbejdet er baseret på sekundært kilde-materiale om den historiske udvikling, mens de nyere afsnit bygger på feltarbejde og interviews med medarbejdere på flere niveauer i SVITZER. Fokus i artiklen er virksomhedens udvikling i store træk, herunder større omvæltninger og udfordringer op til i dag.

UDDRAG AF FELTDAGBOG:

Belgien, 5.9.2007

■ Klokkeren er halv syv en tidlig september morgen, og en usædvanlig kold morgenvind river i kenderne. Solen er stadig ved at stå op over kajen og kaster et smukt lys over det store vrage-

Et fragtskib. 216 meter måler hun. Skibet skulle via Portugal til Afrika med et stort læs nye og brugte biler. Men da hun var ved at blive lastet gik et eller andet galt, og pludselig kæntrede hun. Skorstenen blev slået ind mod havnekannten, og skibet sank. Det gik hurtigt, men alle personer om bord nåede at komme ind på kajen.

Det er nu flere måneder siden, at skibet kæntrede, og bjergerne har allerede været i gang med arbejdet på vraget i to måneder. Skibet blev bragt på ret køl for blot et par dage siden; et arbejde som krævede stor forberedelse. Hun står nu på havnebunden 18 meter under vandoverfladen, og bjergerne kan fortsætte arbejdet på missionen om at få hende bragt flydende igen.

Der står en kæmpe kran på havnen, hvorfra der hænger noget, der ligner en jernkurv på 1 × 1 meter. "Hop op", får jeg at vide. Kranen skal fragte os over til vraget. Vi bliver hurtigt hejst højt op i luften, hvor der er en fantastisk udsigt over det hærgede skib, svæver over det øverste dæk med den ødelagte pool og skibets bro, og bliver sat af på et lavere dæk. Der er en klar linje af alger midt igennem skibet, som markerer den del, som har ligget under vand i månedsvis.

Jeg bliver fulgt ind på skibets lastdæk. Rum-mene er kæmpestore, og der ligger biler hulter

¹ Virksomheden blev startet under navnet Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise, men har igennem mange år fungeret under det kortere navn SVITZER, som jeg konsekvent vil benytte gennem artiklen.



til bulter. Nogle er totalt smadrede, andre ser helt uskadte ud. Nogle er dækkede med alger, andre ikke. Det er et sørgeligt syn. På hver bil er der sat et klistermærke, der markerer hvor bilerne skal hen – der er mange til Luanda og Portugal, bemærker jeg. Bilerne skal nu skrottes alle sammen. På den måde sikres det, at der ikke bliver klunset noget fra bilerne. Det virker lidt absurd at skrotte de biler, der er helt nye og ser ubeskadigede ud. En af bjergerne åbner døren til en af dem, og den giver en velkendt lyd fra sig, som indikerer, at den er klar til en køretur. Bilerne bliver nu slæbt ud på dækket og over på en pram ved hjælp af en kran.

På de øverste dæk lugter der grelt af alger. I et af rummene ligger der videobånd ud over hele gulvet. Det må have været salonen. Jeg får at vide, at besætningen stadig kommer forbi og bjergere deres ejendele fra skibet. Nogle har boet der i 6 måneder, og nu er mange af deres personlige ting ødelagt. Der er også et stort rum, som ser ud til at have været en slags bar. Borde og stole er alle faldet ned i den ene side af rummet under kæntringen og bærer tydeligt præg af havnevandet.

◀ Dykkeren Gaby klar til at hoppe i vandet. Hans opgave i dag er at lokalisere nogle ventilationsskakter og måle dem, så de senere kan lukkes af. Bjergerne er i besiddelse af tegninger af skibet, men har ikke fundet skakterne der, hvor de er markeret på tegningerne. Dykkerkaptajnen følger Gabys bevægelser nøje fra dykkerbåden. De kommunikerer gennem en radio, og kaptajnen noterer de tal, som Gabys måler sig frem til. En reservedykker følger også opmærksomt operationen og er klar til at hoppe i vandet om nødvendigt.

Foto Lise Astrup Frandsen

Bjergningsteamet er på 12 mennesker lige for tiden. De har orange kedeldragter på og ser ud til at vide præcis, hvad de hver især skal gøre. De arbejder i mindre teams – et team arbejder fra en pram med en masse bjergningsudstyr. De er ved at gøre klar til at trække hundrede af meter af wire ind fra vandet, som skal leveres tilbage til det norske firma, det er lejet af. Dykkerteamet har base på en mindre båd med alt deres dykkerudstyr. De skal lukke ventilationsskakter til nogle tankrum, så skibet kan bringes flydende igen. En tredje gruppe arbejder på vrageets dæk med at få åbnet de ramper, som er spærrede af fastklemte biler, mens brandfolk holder skarpt øje med vrageet. Bjergningsinspektøren synes at være over hele arbejdsfeltet på en gang jonglerende med walkie talkies, telefoner osv., mens han holder overblik over arbejdet og finder løsninger på akutte problemer. Efter blot disse få timer på stedet, hvor solen nu står formiddagshøjt på himlen, har jeg en klar fornemmelse af, at bjergningsarbejde er en helt speciel sag, som ikke kun kræver imponerende mængder hestekræfter, men også en helt særlig viden og ekspertise. ■

The diver Gaby ready for a dive. His job of the day is to locate some ventilations shafts and measure them, so that they can be closed off. The salvers have drawings of the vessel, however the shafts are not where they are shown to be. The diver Captain is on board the diver boat following Gaby's moves accurately. They talk through a radio and the Captain notes Gabys' measurements. An emergency diver is also following the action closely ready to go in the water in case he is needed.

Photo Lise Astrup Frandsen

Sikkerhed til søs i verdens hjørner

SVITZER er i dag en verdensomspændende virksomhed. Den tæller over 4.000 medarbejdere, som hver dag arbejder med sikkerhed til søs på forskellige måder. Virksomheden blev bygget op omkring bjergning for 175 år siden, men i dag udgør bjergning kun omtrent 10-15 % af virksomhedens aktiviteter. Den største del af virksomheden er i dag bugsering. SVITZER har bugserbåde i større og mindre havne i mere end 35 lande verden over, bugserbåde ved olierigge eller platforme på åbent hav og på slyngede junglefloder, og bugserbåde som pligtskyldigt trækker kæmpestore konstruktioner, som eksempelvis borerigge og platforme, over de store verdenshave. SVITZER laver under termen emergency response/rescue service desuden beredskabsarbejde ved borerigge og platforme. Her ligger specialdesignede redningsbåde på vagt i alle døgnets timer klar til at rykke ud på sekunder, hvis der opstår en nødsituation.

SVITZER har sit hovedkvarter i København. Placeret i Nordhavn med en skøn udsigt over havnen og Trekroner, der minder om alle de år, hvor virksomheden har haft sin arbejds-gang herfra. På kontoret sidder der omkring 35 personer. Der er tale om direktionen samt eksperter i udvikling, teknik og økonomi. Virksomhedens overordnede arbejdsområder er struktureret inden for områderne bugsering, bjergning og emergency response/rescue service.

Bugsering er overordnet organiseret i tre hovedkategorier: havnebugsering, terminalbug-

sering og oceanbugsering. Havnebugsering er organiseret i otte regioner med hovedkontorer i Amsterdam, Cape Town, Dubai, Göteborg, Miami, Sydney, Singapore og Teeside. Fra hovedkontorerne koordineres alle slæbebådene i regionerne. Havneslæbebåde hjælper med bugsering af store skibe, som skal bruge assistance i havneområdet for eksempel ved manøvrer i smalle løb og med ankerhåndtering. Slæbebådene ligger på stand by i havnen i alle døgnets timer klar til hurtigt at rykke ud til assistance, når lodserne varsler om hvornår og til hvilken opgave, de skal bruges. Arbejdet udføres typisk efter faste tariffer afhængigt af størrelse på båden og den konkrete opgave.

Terminalslæbebåde er stationeret ved eksempelvis terminaler for olie eller naturgas, hvor bådene hjælper de store tankskibe i havnen, når de skal losse. Her udføres bugserarbejdet på længerevarende kontrakter, og en slæbebåd er gerne stationeret op til 15 år ved samme terminal. Ofte er terminalslæbebådene særligt udstyret til det område, de arbejder i, f.eks. er der isforstærkede både i isfyldte farvande. Andre slæbebåde arbejder ved borerigge og platforme, som både kan ligge på åbent hav eller tæt ved land. Her hjælper de med at flytte arbejdspramme og andre assistanceopgaver. De fungerer ligeledes på tidsbaserede kontrakter af forskellig varighed.

Oceanbugsering organiseres fra et hovedkontor i Amsterdam. Her bydes der ind på forskellige slags bugseringsopgaver. Typisk er det borerigge og platforme, der skal flyttes fra værftet til deres destination eller fra en desti-

nation videre til den næste. Nogle olieinstallationer ligger samme sted i årevis, mens andre flyttes til nye boresteder inden for måneder. Der er således bugseringsopgaver, som planlægges årevis forud i hård konkurrence med de andre bugseringsselskaber, og andre som planlægges og igangsættes på få uger. Der er ofte tale om bugsering over store afstande over verdenshavene, som kan tage månedsvis at tilbagelægge, og der bruges ofte flere både til at varetage store opgaver. SVITZER har selv tre store oceangående bugserbåde og råder over yderligere fire gennem partnerskaber.

Hovedkontoret for bjergningsafdelingen er placeret i Ijmuiden i Holland. Herfra koordineres alle SVITZERs bjergningsopgaver verden over. Hvis et skib har brug for assistance, annonceres det gennem et online kommunikationssystem, og bjergningsselskaber begynder at indsamle informationer om opgaven og forbereder tilbud på arbejdet. Der kan være tale om akutte bjergningssituationer, hvor assistancen skal ydes så hurtigt som muligt for at redde menneskeliv, undgå voldsomme forværringer af situationen eller forhindre miljøkatastrofer. Det er afgørende for bjergningsarbejdet i dag, at forurening begrænses mest muligt. Det første, der sikres ved en bjergningsoperation, er en minimering af læk af olie og andre forurenende stoffer. Sådanne læk giver ikke blot økonomiske tab for skibsejeren, men har langt større miljømæssige konsekvenser, som ikke kan gøres op i penge. Ved akutte bjergningssituationer ydes hjælpen under Lloyds Open Form kontrakt, som indebærer, at bjergnings-



Oceanslæbebåden SVITZER SINGAPORE, der tidligere opererede under joint-venturenavnet SMITWIJS, er 75 meter langt med 22.000 hestekræfter og et pullertræk på 180 tons. Slæbet består af en lang slæbetrosse med et fjedrende forfang, en slags sap, for at give elasticitet i bølgegang.

Foto SVITZER

The ocean-going tug SVITZER SINGAPORE, former operating under the joint venture name SMITWIJS, is 75 metres long with a 22,000 horsepower and a bollard pull of 180 ton. Tows are made using a long towing line with a stretcher to provide flexibility for the waves.

Photo SVITZER

selskabet får dækket alle udgifter til operationen samt et honorar på minimum 25 % af det bjergedes værdi. Den egentlige bjergningstjeneste afgøres dog ofte først efter bjergningen har fundet sted, og det sker som regel gennem en særlig voldgift i London. Bjergninger som ikke er af akut art sættes i udbud på mere traditionel vis. Bjergningsekspertter udarbejder



De moderne ESVAGT vagtskibe er særligt udrustet til at udføre offshoreopgaver, der omfatter ankerhåndtering, bugsering, levering af forsyninger og forhindring af forureningsulykker. Fotoet her er computergenereret og viser den nye generation af vagtskibe, der er i ordre lige nu.

Foto SVITZER

her en detaljeret bjergningsplan, som indeholder fortegnelser over, hvilket udstyr de skal bruge, hvordan det kan skaffes billigst muligt, hvor meget mandskab der er nødvendigt, og hvor lang tid operationen vil forventes at vare. Der tages i disse beregninger nøje forbehold for bjergningsoperationens specifikke forudsætninger – under hvilke forhold og omstændigheder bjergningen skal ske, i hvilket land, vand, vejrforhold o.s.v. Hvis SVITZER vinder kontrakten, sættes operationen i værk. Der bliver fragtet udstyr fra depoter til stedet, lavet aftaler om leje af udstyr fra underleverandører og ofte også iværksat konstruktioner af specialudstyr til opgaven. Et bjergningsteam, som

The modern ESVAGT emergency response/rescue vessels are specially equipped for their offshore tasks including anchor handling, towing, running supplies and anti-pollution response. This photo is a computer generated image of the new generation of Area Rescue Vessels that are on order.

Photo SVITZER

typisk består af mellem fem og 16 bjergningseksperter, bliver mobiliseret og er på et fly inden for få timer.

Emergency response/rescue service ved borerigge og platforme udfører SVITZER indtil videre kun i Nordsøen med hovedkontor i Esbjerg. Arbejdet varetages af firmaet ESVAGT, som SVITZER ejer 75 % af. ESVAGT har redningsskibe stationeret i Nordsøen inden for en 500 meters radius af olieinstallationerne, klar til at rykke ud på sekunder, hvis der skulle opstå en nødsituation. Det kan være i tilfælde af mand over bord, brand eller andre farer, som kræver evakuering af installationen. Besætningen på bådene holder desuden øje med, om

skibe kommer for tæt på en rig og derved udgør en sikkerhedsrisiko. I Nordsøen er der lovgivet om, at et sådan vagtskib skal være i stand by beredskab konstant på grund af Nordsøens lave temperatur og høje bølger, som gør oliearbejdet ekstra farligt. Flere af installationerne ligger over 100 kilometer fra kysten. Et vagtskib er kun inde på værftet hvert fjerde år. Besætninger med op til 18 folk ad gangen på de større skibe arbejder på vagtskift, der varer mellem 14 og 28 dage, og når de skal skifte vagt, sker det til søs. Den nye besætning sejler ud til vagtskibet og kommer over på skibet ved hjælp af en mindre båd kaldet Fast Rescue Craft. Den mindre båd kan hives op af og fises ned i vandet fra vagtskibet, mens der er folk i den. Der har i ESVAGT været en mangeårig tradition for at rekruttere personale, som har arbejdet med fiskeri, og besætningerne er fortrolige med at arbejde i Nordsøens temperamentsfulde vand. ESVAGT tæller i dag 25 skibe med otte topmoderne nybygninger på vej fra værft.

SVITZER er altså i 2008 en multinational virksomhed med operationer verden over. Virksomheden karakteriseres af en omstillingsparathed og en fleksibilitet, som gør det muligt at operere inden for principielt forskellige arbejdsområder med lignende kernekompetencer. Bjerningsarbejdet er blot en lille del af det operationelle felt i dag. Bjerningsafdelingen nyder godt af SVITZERs øvrige forretningsområder på den vis, at virksomheden allerede har materiel stationeret ved bugseringsafdelinger rundt omkring i verden. Desuden

er der gennem forretningsområderne udbygget et stort og stærkt netværk af samarbejdspartnere, som gør det nemmere for bjernerne at arbejde i nye områder og under forskellige omstændigheder. Bjerningsarbejdet er netop karakteriseret ved et enormt behov for omstillingsparathed, hvor den konkrete og fysiske situation spiller grundlæggende ind. Det bærer stærkt præg af at være katastrofearbejde, hvor omgivelserne følger tæt med i, hvad der foregår og stiller forskellige krav til en succesfuld bjerning. Det er derfor en stor hjælp at have netværk, som kender til områderne og kan lette arbejds gange og kommunikation. Den store bugservirksomhed, SVITZER fører i dag, skaber en stabilitet i virksomheden. Hvor der i bjerning sættes store summer på spil, og der ofte går lang tid før bjerningslønnen kan indhentes, er bugsering en langt mere forudsigelig og stabil forretning. SVITZER har formået at konsolidere sig som en af de helt store aktører på den globale bugser scene. Havnebugseringen udføres med samme standarder verden over, men arbejdet er hvert sted nøje lagt an på de lokale forhold. Der ansættes lokale medarbejdere på bådene og arbejdes efter de nationale forskrifter. Den globale færden er på den vis dybt afhængig af, at virksomheden formår at integrere sig med de lokaliteter, hvor der opereres. Emergency response/rescue service er et område, som har ekspanderet hurtigt og stadig indebærer et stort potentiale for vækst. I dag er det kun få steder i verden, hvor lovgivningen kræver vagtskibe i beredskab ved boreinstallationer, men et øget fokus på sik-

kerhed i branchen åbner for muligheder verden over. SVITZER har allerede manifesteret sig som eksperter på dette felt.

Der er altså tale om en global virksomhed med flere afgrænsede men relaterede arbejdsområder, som har gennemgået en rivende udvikling, siden virksomheden startede sine aktiviteter i 1833. Men hvad var SVITZER for en virksomhed, da den begyndte bjergningsaktiviteter for 175 år siden? Hvordan startede virksomheden op og under hvilke vilkår? Hvad kan siges at være de store træk og milepæle i virksomhedens udvikling? Og hvordan har virksomheden ændret sig og ikke mindst hvorfor?

Historien om en bjergningsentreprenør

Emil Zeuthen Svitzer var kun 27 år, da han i 1833 realiserede sin idé om at gøre bjergning til sit levebrød. Han var vokset op i et præstehjem og blev som 14-årig handelslærling. Han arbejdede senere hos Jacob Holm – en driftig købmand med base på Christianshavn, som blandt sine aktiviteter drev et skibsværft. Efter at have fået borgerskab som grosserer i 1829 blev E. Z. Svitzer partner i trælasthandelen J. A. Lange & Co, som han overtog kort tid efter, da Lange døde. E. Z. Svitzer oplevede med trælasthandlen at se dele af sine investeringer gå tabt, da nogle af de skibe, som fragtede hans tømmer, forliste. Disse tab inspirerede til tanken om et professionelt bjergningsselskab. Et selskab som kunne assistere forulykkede skibe og begrænse de økonomiske tab.

Det var altså med en veletableret trælasthandel i baghånden, at E. Z. Svitzer startede sin bjergningsvirksomhed. Han havde herfra god erfaring med at vurdere og sælge tømmer og formentlig en stabil indtægt. E. M. Svitzer gik fra virksomhedens spæde begyndelse i partnerskab med styrmanden H. C. Larsen, som havde stor erfaring med sømandskab. De anskaffedes sig en gammel nordbåd fra Holmen, GAMMELHOLM, en kragejolle TRENDE BRØDRE og en 12 årers gig.²

Bådene blev stationeret ved Kastруп. Øresund var et travlt område, da Kielerkanalen først blev bygget sidst i 1800-tallet. I 1832 passerede mere end 12.000 skibe Øresund.³ Med Sundets lavvandsområder og store sten på havbunden, især ved Drogden og Flinterenden, var dette et ideelt sted at placere en bjergningsstation, da skibe ofte gik på grund eller forliste her. Af sikkerhedsmæssige grunde var de søkort, der var udarbejdet for området, vanskelige at få fat på. Regeringen skulle ikke risikere, at søkort kom i fjendens hænder, da kortene ville være en stor hjælp under angreb mod landet. Derfor navigerede sømænd så at sige de store træsejlskibe på kundskab og erfaring alene og uden faktisk viden om nye områder. SVITZER påtog sig ikke kun deciderede bjergninger af forliste skib, men assisterede også skibe, som var grundstødte men ellers uskadte og blot havde brug for assistance til at blive trukket fri.

2 En gig er en stor robåd.

3 Dansk Søfarts Historie 4 1814-1870, s. 114.



Havneslæbebeåden SVITZER MENJA. Havnebugseringsopgaver i Danmark koordineres fra Göteborg. De fleste danske havne er ikke store nok til at have slæbebeåde fast stationeret, og bådene jongleres derfor mellem havnene efter behov. Nogle af slæbebeådene er desuden i stand til at udføre større bugseringsopgaver med store enheder over længere distancer. Disse opgaver omfatter slæbe af skibssektioner omtrent 320 sømil fra skibsværfterne i Østersøen til Odense Stålskibeværft, hvor delene samles. Om sommeren er en eller to slæbebeåde stationeret på Svalbard, Norges nordligste punkt.

Foto SVITZER

The harbour tug SVITZER MENJA. Harbour towage operations in Denmark are as part of the Scandinavian region managed from Gothenburg in Sweden. Most of the ports in Denmark are not big enough for dedicated deployment of tugs and the tugs therefore rotate between the ports as required. Some of the tugs are also able to tow larger objects over longer distances. This work includes towing ship sections some 320 nautical miles from shipyards in the Baltic to Odense Steel Shipyard in Denmark, where the parts are assembled. In the summers one or two of the tugs are stationed in the most northern part of Norway Svalbard.

Photo SVITZER

Bjergning var hidtil blevet varetaget af de lokale bjergelaug på kyststrækningerne. Bjergelaugene var typisk organiseret af fiskere, som mod en del af bjergfortjenesten stillede sig selv og deres både til rådighed, når et skib var i nød. For kystbefolkningen var nødstedte skibe på den vis en vigtig ekstra indkomst, der supplerede fiskeriet, og bjergelaugene var ikke venligt stemt over for idéen om et professionelt bjergningsselskab. I 1827 var en lignende virksomhed startet op i samme område, men den lukkede blot tre år senere, da ejeren døde, og SVITZER var ved sin opstart den eneste virksomhed af sin slags i Danmark.

Skibsfarten var i 1830'erne voksende. Danmark led stadig af sine økonomiske tab som følge af krigen med England i 1807, hvor landet mistede størstedelen af sin flåde. Flåden var siden langsomt blevet genopbygget, og der blev sejlet store mængder korn til England, hvor den industrielle revolution var ved at vinde fodfæste. Siden reciprocitetsprincippet blev indført i 1824 nød danske skibe samme rettigheder i britiske havne som britiske skibe, hvilket gav gode eksportvilkår hertil. Skibene var på deres tilbagetur typisk lastet med kul. En anden stor importvare til Danmark var tømmer egnet til byggemateriale, som kom fra de skandinaviske og baltiske lande og blev fragtet gennem Øresund.

Det krævede ikke blot en stor skibsteknisk viden at skabe en forretning baseret på at assistere nødstedte skibe men også et skarpt forretningsøje. Der blev fra bjergningsstationen i Kastrup holdt godt øje med, om der var skibe,

som kunne have behov for assistance. Hvis et skib kom i nød, sejlede bjergerne ud til stedet og forhandlede med skibets kaptajn vilkår for at assistere det. Bjergningskontrakterne var typisk baseret på et 'no cure – no pay' princip, hvor SVITZERs bjergningsfortjeneste først blev afgjort i Sø- og Handelsretten efter bjergningen. Før bjergningsfortjenesten blev fastlagt, blev de bjergede værdier vurderet af søassurandører og ofte solgt på auktion. Disse forretningsvilkår, som har vist sig levedygtige ved akutte bjergninger helt op til i dag, krævede, at bjergerne på stedet hurtigt kunne vurdere bjergningens formodede profitmulighed. Deri skulle det vurderes, hvorvidt skibet kunne bjerges succesfuldt, hvordan, og hvilket udstyr det krævede. Ikke mindst var en estimering af skibets forventede bjergede værdi, inklusivt vrage og last, afgørende for, om bjergningen ville give fortjeneste. Bjergningsselskabet satte på den vis store summer på spil for først lang tid efter at få afklaret bjergelønnen for arbejdet.

Hvis der blev underskrevet en kontrakt, kunne arbejdet gå i gang. Bjergningsbåden GAMMELHOLM var en bred og fladbundet båd, der egnede sig godt til bjergning, da den kunne sejles på lavt vand og dermed helt tæt på et grundstødt skib. Om bord på båden var der løftegier, kraftige spil og dampumper. Kragejollen blev brugt til at lægge dræg⁴ ud med, og giggen blev brugt til at sejle frem og tilbage mellem skibet og kysten. I 1842 anskaffede firmaet sig Siebes nyopfundne lukkede

4 Mindre anker.



CAMILLA, købt af SVITZER i 1839, og IDA, SVITZERs første specialbyggede bjergningsskib fra 1848. IDA var opkaldt efter E. Z. Svitzers to hustruer, der begge hed det.

Foto H&S

CAMILLA, bought by SVITZER in 1839, and IDA, SVITZER's first special built salvage vessel from 1848. IDA was named after E. Z. Svitzer's two wives, who shared the name.

Photo DMM

dykkerdragt med hjelm. Dykning var på dette tidspunkt en risikabel sag. Der var ikke udarbejdet dykkertabeller for dykkersyge, og dykningen beroede på erfaring. Dykning var dog helt essentielt for bjergerne, da meget af bjergningsarbejdet foregik under vand. Dykkere blev brugt til at tætte huller i vrage og til at montere trosser, så skibet kunne trækkes fri. Der findes i kilderne også flere eksempler på

dykkersygesymptomer hos bjergningsdykkere. Symptomerne var typisk delvis lammelse, som kunne være for en periode eller permanent, men det skete også, at dykkere døde af dykkersyge.

Virksomhedens udvikling tog hurtigt fat. I 1839 købte selskabet bjergningsbåden CAMILLA og stationerede den ved Trekroner. I 1848 lod selskabet sit første specialindrettede

bjergningsfartøj bygge, IDA, som ligeledes blev stationeret i Trekroners Havn. Kilderne viser at IDA og CAMILLA begge udførte bjergningsarbejde i Helsingør i 1850 med en sunken kuf⁵ VROUW LIDIA AV EMDEN. Helsingør Havn blev i de følgende år en af hovedstationerne for bjergningsfartøjerne. I 1853 blev SVITZERs flåde udvidet med båden NANCY, som fik station i Frederikshavn. Herfra kunne bjergningsbåden drage nødstedte skibe til assistance på en stor del af den jyske østkyst og farvandet mellem Danmark og Norge.

Damp teknologi og nye udfordringer

Op gennem den første del af 1800-tallet var store barke og skonnerter stadig de mest brugte skibstyper til søhandel. Dampskibe var begyndt at komme frem, men blev først for alvor benyttet som fragtskibe fra midten af århundredet. I henhold til statistisk tabelværk var der i 1857 kun 32 dampskibe med base i Danmark, hvoraf de 14 havde base i København.⁶ Disse blev primært brugt til post og personfragt samt bugsering. Samme år lagde i alt 2.547 dampskibe til havn i Danmark, men tallet for sejlskibe var helt oppe på 23.945.⁷ Dampskibene var væsentligt større end de store træsejlskibe og kunne fragte op til ti gange så meget last. Dampskibenes størrelse og vægt var en ny udfordring for bjergningsselskabet, som medfør-

te et behov for større trækraft end de gamle bjergningsbåde kunne klare. De var først lavet af jern og siden af stål, hvilket krævede andre arbejdsredskaber til bjergningsoperationer end ved træskibene.

SVITZER imødekom udviklingen ved selv at anskaffe sig et dampskib, som kunne varetage de større bjergningsopgaver. Dampskibet blev erhvervet, da SVITZER selv bjergede det fra bunden af den svenske sø Väneren. Skibet som da bar navnet F.H. OF CHAPMAN blev betragtet som et totalt tab, men ved hjælp af al den kraft, SVITZER kunne mobilisere, som inkluderede en indsats af syv både og to løftepontoner, blev skibet succesfuldt bjerget. Vraget blev herefter købt af SVITZER og genopbygget som bjergningsskib med navnet SKANDINAVIEN. Bjergningsskibet blev også straks placeret i Kalmar i Sverige, hvorfra det kunne stå i spidsen for SVITZERs videre indvinding i de skandinaviske farvande. SVITZER erhvervede sig sidst i 1860'erne yderligere to bjergningsskibe, ØRESUND og HELSINGØR samt en hjuldamper HERTHA.

En anden konsekvens for SVITZER af fremvindingen af dampskibe viste sig hurtigt. Dampskibe kunne nemlig nemt assistere grundstødte og ellers skadefri skibe ved hjælp af sine maskinkræfter alene og blev derved en konkurrent til SVITZER. I og med at bjergningens var et svingende erhverv med periodevise arbejdsbelastninger og store økonomiske summer på spil, sikrede de mindre assistanceopgaver for grundstødte skibe SVITZER en vigtig indtægt. Med mulighed for at bruge dampski-

5 En hollandsk skibstype, der er fladbundet, bred i begge ender, to-mastet og grundgående.

6 Ifølge Dansk Søfarts Historie 4 var der minimum yderligere seks dampskibe med base i Danmark, dvs. 38 i alt, hvoraf 23 var privatejede og 15 offentligt ejede.

7 Dansk Søfarts Historie 4 1814-1870 s. 85+90.



be som slæbebåde til at trække grundstødte skibe fri, var en helt ny konkurrence dukket frem; dampskibene kunne nu udføre dele af bjergernes job uden specifik bjergningseksper-tise og ofte til billigere penge. Med denne nye konkurrence blev det i endnu højere grad end hidtil afgørende for SVITZER at være først til stede, der hvor et skib var i nød. SVITZER havde derfor behov for at finde en måde, hvorpå de kunne sikre deres chance for at være blandt de første, der fik nys om det nødstedte skibs position og tilstand og kunne være klar til at assistere. De allerede etablerede bjergningsstationer rundt omkring i Danmark og Sverige sikrede et stort operationsfelt, hvor skibene hurtigt kunne komme fra deres stationer til et nødstedt skib, når der var informationer om dets position.

SVITZERs første dampskib, SKANDINAVIEN, blev bygget i Göteborg i 1858 og forliste kun to år senere. SVITZER bjergede skibet fra bunden af Väneren, købte vraget og genopbyggede det som bjergningsskib. SKANDINAVIEN deltog i bjergningsoperationer indtil 1911 og forliste under Første Verdenskrig, mens det var i russisk tjeneste som ministryger.

Foto H&S

SVITZERs first steamer, named SKANDINAVIEN, was built in Göteborg in 1858 and was wrecked just two years later. SVITZER salvaged the vessel from the bottom of the Swedish lake Väneren, bought the wreck and rebuilt it as a salvage vessel. SKANDINAVIEN participated in salvage operations until 1911 and was during the First World War wrecked while used by the Russians as a minesweeper.

Photo DMM

Fra virksomhedens start havde SVITZER udarbejdet et vidtrækkende kommunikations-netværk af lokale folk på kysterne, som mod en sum penge underrettede de professionelle bjergere, når et skib havde brug for assistance i deres område. Dette personlige netværk var en grundlæggende forudsætning for at opnå informationer om bjergningssituationer, da informationssystemer såsom telegrafens først blev udbredt i den sidste del af 1800-tallet. I 1877 udvidede SVITZER dette samarbejde ved at indgå kontrakter med de lokale bjergelaug, som stadig var aktive på kysterne. I henhold til kontrakterne skulle bjergelaugene kontakte SVITZER ved alle former for bjergningsopgaver i området mod betaling af en fast procentsats af bjergelønnen, gerne helt op til 50 %. Hvis de professionelle bjergere skulle få behov for

1/3 Mr. S. Svitzers
Bjergnings-Entreprise,
København.

KONTRAKT.



Imellem herr fisker Kaj Hansen, Gedser, og 1/3 Mr. S. Svitzers
Bjergnings-Entreprise, København, (i det efterfølgende kaldet
"Svitzers"), er dags dato indgået følgende kontrakt angående bjerg-
ning af skibe strandet på kysten af Falster - inklusive Gedser Rev
og Schønheyder Palle - mod vest begrænset af en linie trukket i
retningen retvisende nord/syd igennem anduvningsbejen ved Sætre
Marker, og på østkysten af Falster begrænset mod nord af en linie
trukket i retningen retvisende øst/vest igennem Kærns Hølle.

§1.

I tilfælde af strandinger på ovennævnte kyststrækning såvel som i
tilfælde af andre skibevarier i esen udfor dette distrikt stiller
fisker Kaj Hansen sin motorbåd til disposition såvel nat som dag for
Svitzers eller for herr fiskeskipper Rosenlund Christensen, Gedser,
som repræsentant for Svitzers.

§2.

Som vederlag for at holde båden til disposition erhverder fisker Kaj
Hansen af Svitzers en betaling af Kr. 125,- pr. måned, samt desuden
en betaling af Kr. 225,- pr. dag for båden inkl. mandskab sålænge
båden er i arbejde for Svitzers.

Tab eller havari, der måtte tilstås motorbåden, er for fisker Kaj
Hansens egen regning og er Svitzers uvedkommende.

§3.

Fisker Kaj Hansen forpligter sig til ikke under nogen form hverken
direkte eller indirekte at konkurrere med Svitzers med hensyn til
bjergning, bugsering, vrangfiskeri eller lignende arbejder.

§4.

Denne kontrakt kan fra hver af parternes side opsiges med 3 måneders
varsel til ophør den sidste i en måned, dog tidligst til ophør den
31. december 1951.

Gedser, den 22. januar 1951.

Fisker
Kaj Hansen
Gedser

Relateret af Rosenlund Christensen
og ophavs i udtalelsen. H.

København, den 22. januar 1951.

Mr. S. Svitzers
Kaptajn
H. Christensen

Bjergningskontrakter mellem lokale bjergelaug og SVITZER blev introduceret i 1877 og brugt indtil slutningen af det tyvende århundrede. I denne bjergningskontrakt fra 1951 mellem fisker Kaj Hansen og SVITZER indvilliger Kaj Hansen i at stille sin båd med mandskab til SVITZERs rådighed i tilfælde af grundstødning eller andre søulykker inden for et område ved Falster. Ifølge kontrakten modtager Kaj Hansen et fast månedligt beløb for dette samt en dagsrate, når båd og mandskab assisterer SVITZER. Kontrakten fastslår også, at Kaj Hansen ikke på nogen måde må konkurrere med SVITZER. Normalt blev disse kontrakter indgået med bjergelaug i stedet for med individuelle fiskere. I sådanne tilfælde skulle hvert medlem af laugene underskrive kontrakten.

Foto H&S

Salvage contracts between the local salvage guilds and SVITZER was introduced in 1877 and was used until the end of the 20th century. In this salvage contract from 1951 between the fisherman Kaj Hansen and SVITZER, Kaj Hansen agrees to put his boat including crew at SVITZER's disposal in case of grounding or other kinds of accidents in a specific coastal area at Falster. Kaj Hansen would receive a certain rate per month as well as a day rate, when the boat and crew were assisting SVITZER. The contract furthermore states that Kaj Hansen is not allowed to compete with SVITZER in any way. Usually these contracts were made with salvage guilds instead of individual fishermen. In those cases each member of the salvage guild would sign the contract similar to this one.

Photo DMM

ekstra mandskab eller materiel, ville dette blive skaffet fra bjergelauget mod yderligere fastlagte tariffer. På den vis benyttede SVITZER de etablerede bjergelaug til sin fordel; gennem partnerskabet ville SVITZER have gode chancer for at få store dele af bjergningsoperationerne og sikre samtidigt lokal samarbejdsvillighed. Det må formodes, at de lokale bjergelaug også så klare fordele i samarbejdet. De var nu sikret indtægter for alle bjergninger i området. Dette skete desuden i en tid, hvor skibene var blevet så store og tunge, at bjergelaugene formentligt ville have problemer med at varetage større bjergninger selv uden professionel hjælp. Systemet med bjergningskontrakter bredte sig hurtigt i SVITZERs operationsfelter og viste sig funktionsdygtigt helt op til slutningen af 1900-tallet.⁸

Overgangen til A/S

For at imødekomme den nye konkurrence-mæssige udfordring og de tungere bjergningsopgaver satsede SVITZER yderligere på en udvidelse af deres virkefelt og dermed stærkere manifestering på de skandinaviske vande. Dette krævede investeringer; nye stationer med bjergningsskibe og mere mandskab, som kunne stå klar til at rykke ud når som helst. SVITZER blev d. 1. januar 1872 omdannet til

8 Fra sidst i 1960'erne og igennem 1970'erne begyndte samarbejdet med bjergelaug at blive afviklet i takt med fremkomsten af moderne udstyr og transportmuligheder. SVITZER udviklede siden et stærkt samarbejde med Omø Bjergelaug, som helt til 1990'erne ydede ekstra mandskab til bjergninger hvor som helst når nødvendigt. Omø Bjergelaug blev betalt herfor på timebasis.

aktieselskab. Det var tidens store forretningsmand C. F. Tietgen, som var blevet indsat i bestyrelsen kort forinden for at stå i spidsen for omdannelsen af den gamle familievirksomhed til et aktieselskab. Tietgen var kendt for sine kundskaber inden for i den tid moderne virksomhedsstrategier og havde allerede ved indtrædelsen i SVITZERs bestyrelse erfaring i at omdanne store danske virksomheder til aktieselskaber.⁹

Alt selskabets bjergningsudstyr blev solgt til det nye aktieselskab for 220.000 rigsdaler. Udstyret var blevet vurderet af Burmeister & Wain til en værdi af 227.000 rigsdaler. Der blev ikke betalt for virksomhedens organisation, viden og etablering på virkeområderne, men altså kun for det fysiske materiel. Dette indikerer, at omdannelsen til et aktieselskab var en taktisk manøvre for at opnå en saltvandsindsprøjtning af kapital, og ikke en intention om at virksomheden skulle sælges ud af E. Z. Svitzer og hans partners hænder. Der blev udstedt 80 aktier af 5.000 rigsdaler i virksomheden. Heraf blev 33 uddelt blandt E. Z. Svitzer og hans partnere, hvoraf han selv fik syv aktier. Seks aktier gik desuden til dykkere og bjergere. E. Z. Svitzer havde fra selskabets start lagt vægt på, at vigtige medarbejdere i firmaet havde en økonomisk interesse i foretagendet, og denne tradition blev altså inkorporeret i aktiefordelingen.

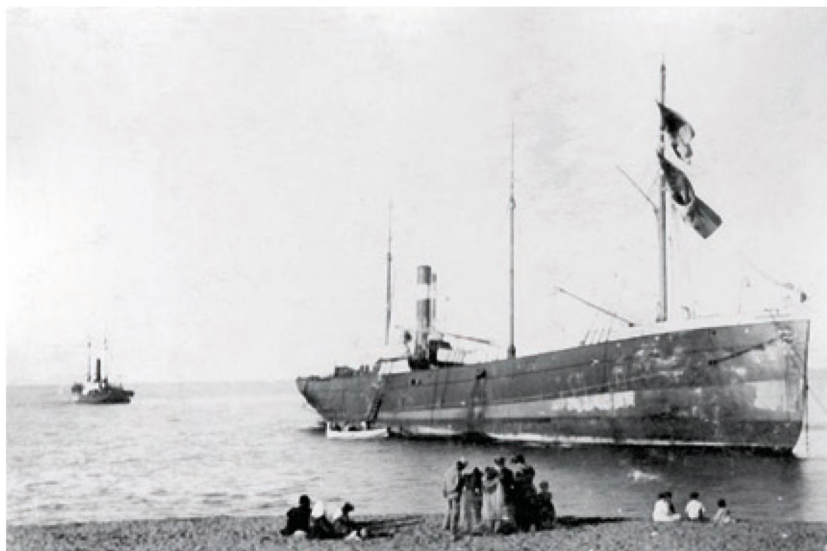
9 Eksempler på disse er Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS), stiftet i 1866, og Burmeister & Wain, der bliver et aktieselskab samme år som SVITZER.

Det franske dampskib ATLANTIQUE grundstødt og flotbragt af EM. Z. SVITZER, der var SVITZERs første skib fast stationeret i Middelhavet fra 1889-1898.

Foto H&S

The French steamer ATLANTIQUE grounded and salvaged by the vessel EM. Z. SVITZER, SVITZER's first vessel stationed in the Mediterranean from 1889 to 1898.

Photo DMM



E. Z. Svitzer blev desuden forretningsfører i det nye aktiefirma. Bestyrelsen blev sammensat af nogle af Københavns ledende forretningsmænd, som tilsammen sad på 11 aktier. Der skete med denne konstellation ikke nogle voldsomme forandringer i forhold til ledelsen af bjergningsvirksomheden. Aktiemajoriteten var med 44 aktier holdt inden for bestyrelsen og de ledende personer i virksomheden. Disse aktier kunne ikke videresælges uden en generalforsamlings accept, og på den måde blev der holdt en vis kontrol over aktiemajoriteten.

Fortjenesten ved omdannelsen til et aktieselskab blev prompte brugt på investeringer. Der blev investeret i nogle aktier i bugservirksomheden De Forenede Bugerselskaber og straks bestilt nybyggede bjergningsskibe: KATTEGAT, 1872, DROGDEN, 1873, FREDERIKSHAVN, 1875 og HERTHA, 1877. Disse skulle

tage konkurrencen op mod bugserbådene, som vandt hurtigt frem, og de muliggjorde tilsammen nye stationer ved Esbjerg, Thyborøn, Korsør og Lolland. Et citat, hvor E. Z. Svitzer motiverer bygningen af FREDERIKSHAVN i 1875 for bestyrelsen, giver et godt indtryk af den situation, bjergningsselskabet befandt sig i:

“Da der i løbet av det sidste år til Helsingør, Helsingborg og København dels er bygget dels er under bygning bugserdampbåde, der, ihvorvel de ikke egentlig er bjergningsbåde eller bestemt er anskaffede til at bruges til bjergning, dog på grund av deres størrelse og hestekraft, 50 heste, i enkelte tilfælde kunne bruges ved grundstående skibe og således optræde som konkurrenter, da bjergningsselskabet på Gotland (d.v.s. den tidligere nævnt konsul Liljewalch) f.a. har forøget sin flåde med 2 skibe, og det således for bjergningsentreprisen

Fyrskibet VYL ved Nymindegab, december 1909. Skibets ankre holdt ikke under en storm, hvorefter skibet blev kastet op på stranden.

Foto H&S

The lightship VYL at Nymindegab in Denmark, December 1909. The anchors dragged during a storm and the vessel washed ashore.

Photo DMM



gælder om at være stærk ligeover mødende konkurrence, foreslår forretningsføreren bygningen af endnu et skib.”¹⁰

Konkurrencen lurede altså som en konstant truende faktor for bjergningsvirksomheden i denne periode, og SVITZERs strategi var at tackle dette lige på gennem nye investeringer både i form af nye skibe samt opkøb i konkurrenter. En strategi som kom til at forme virksomhedens udvikling i mange år frem.

Internationale kampe og manifestering af operationsområder

De følgende årtier var stærkt præget af den hårde konkurrence og SVITZERs kamp for en plads blandt de betydningsfulde aktører i branchen.

¹⁰ Grandjean 1947 s. 26

Der var efterhånden blevet implementeret en større søfartssikkerhed blandt andet gennem etableringen af flere fyr og bedre afmærkning samt hyppigere brug af lodser. Dette resulterede i færre bjergninger og hårdere konkurrence om at få operationerne i hus. Samtidigt trådte der fra 1880'erne nogle betydelige internationale konkurrenter ind på scenen. Blandt disse var det tyske selskab Nordischer Bergungs Verein, der blandt andet havde placeret tre bjergningsskibe på station i det sydlige Danmark og i SVITZERs fodspor også havde indledt samarbejde med de lokale bjergelaug.

I samme periode udfordrede det svenske foretagende Bergings- og Dykeri Aktiebolaget Neptun SVITZERs virke i Øresund. SVITZER tacklede denne udvikling ved at købe sig ind i begge selskaber og indlede et samarbejde i de fælles virkeområder – et ikke usædvanligt træk



Det hollandske skib JOHANNA ramte en mine under Første Verdenskrig og blev repareret og bjerget af SVITZER.

Foto H&S

The Dutch vessel JOHANNA hit a mine during the First World War and was repaired and salvaged by SVITZER.

Photo DMM

i datiden. I 1889 indgik de samme virksomheder et samarbejde om et bjergningsskib stationeret i Marseilles¹¹, og gennem lignende partnerskaber blev operationsfeltet senere udvidet helt til Kina, hvor det nybyggede bjergningsskib PROTECTOR blev stationeret i 1906.

Samarbejdet med den svenske virksomhed blev dog kortvarigt, og den trak sig ud af Middelhavssamarbejdet og tog atter konkurrencen op i Skåneområdet. For at sikre sig den bedste konkurrencemæssige position i området gik SVITZER så langt som til at etablere en telefonlinje fra Ystad til Åbekås, som sikrede hurtig kommunikation om potentielle operationer. SVITZER udvidede desuden sit operationsfelt i norske farvande med stationer langs den norske kyst, og indledte i starten af 1900-tallet samarbejde med de lokale kystbefolkninger i disse områder på samme vis, som de havde gjort i Danmark omtrent 30 år tidligere. Dette træk gjorde ikke kappestriden mellem de skandinaviske selskaber mindre bitter, og der tegnede sig i tiden flere kampe, som også blev tæt fulgt af den offentlige presse.

Den hårde konkurrencemæssige situation varede ved helt frem til Første Verdenskrig, hvorefter den kommende periode ligesom på alle andre områder blev stærkt præget af de to verdenskrige. SVITZER havde nok at lave under og mellem krigene. Danmarks neutrale

11 Senere medførte Første Verdenskrig, at den tyske partner trak sig ud af Middelhavssamarbejdet og SVITZER overtog dens fem skibe. De øvrige partnere fulgte tyskerne trop i henholdsvis 1928 og 1932, formentlig på grund af at der stadig var langt at skue til en profitabel forretning i området. SVITZER blev fortsat i området.



M/S »ESBJERG« salvaged by wreck-raising pontoons in the Baltic during the summer 1946.

Under begge verdenskrige havde SVITZER travlt med at fjerne vrage for begge krigens parter. På dette foto bjergter SVITZER skibet ESBJERG, der var stødt på en mine og sunket i Østersøen i juli 1945 under tysk kommando. To løftepontoner og fire bjergningskibe kom på opgaven, som varede fire måneder og blev afsluttet i august 1946.

Foto H&S

During both world wars SVITZER was busy clearing wrecks from both parties of the war. On this photo SVITZER is salvaging ESBJERG, which had struck a mine and sunk in the Baltics in July 1945 while commanded by German forces. Two lifting pontoons and four salvage vessels were needed for the four months salvage operation completed in August 1946.

Photo DMM

position muliggjorde det for selskabet at varetage bjergninger i deres operationsområder for begge parter i krigen. Flere bjergningskibe gik tabt i krigen, nogle ramte miner og sank, mens andre blev konfiskeret af parter i krigen.

I mellemkrigstiden manifesterede SVITZER sig desuden på bugserområdet. Det voksende etablerede bugseringsmarked udgjorde en stadig større trussel mod bjergningsvirksomheden, da de mindre bugseringsopgaver stadig var en vigtig supplerende indtægtskilde. I Danmark var det SVITZERs partner siden 1870'erne, De Forenede Bugsererselskaber, som

tegnede markedet. I 1923 løb SVITZER og De Forenede Bugsererselskaber imidlertid ind i nogle uoverensstemmelser. De Forenede Bugsererselskaber havde købt noget bjergningsmateriel af en konkurrent og forventede at sælge det videre til SVITZER. Men bjergningskøbet var ikke tilfreds med den fastlagte pris og manglede i øvrigt ikke udstyr. Det foranledigede De Forenede Bugsererselskaber til selv at begynde at foretage bjergningsoperationer i direkte konkurrence med SVITZER, som reagerede ved at anskaffe sig fire havneslæbebåde og tage konkurrencen på bugsermarkedet op.



Det svenske skib MANFRED af Verkeback strandet ved Stenbjerg på Jyllands Vestkyst. Bjerget i marts 1930.

Foto H&S

The Swedish vessel MANFRED of Verkeback stranded at Stenbjerg on the west coast of Jutland. Salvaged in March 1930.

Photo DMM

Konkurrencekrigen varede i fire år, hvorefter selskaberne fandt frem til en overenskomst og vendte tilbage til hvert deres operationsområde. SVITZERs nyerhvervede havneslæbebåde blev herefter opereret gennem De Forenede Bugsererselskaber. Dette blev starten på en mere aktiv indtræden på bugserområdet, som senere skulle komme til at udgøre SVITZERs hovedaktivitet.

Enden på familiefirmaet

De Kampe blandt de internationale bjergningsaktører, som karakteriserede den sidste del af 1800-tallet, blev fulgt af en ikke mindre betydningsfuld intern magtkamp. E.Z. Svitzer døde i 1886, hvorefter hans sted- og svigersøn Hans Peter Johan Lyngbye havde overtaget den officielle ledelse af virksomheden. Lyngbye var søn af E.Z. Svitzers anden hustru fra hendes første ægteskab, og var gift med E.Z. Svitzers datter fra dennes første ægteskab. Ved sted- og svigerfaderens død havde han allerede ledet bjergnings- og trælastforretningen gennem 14 år. Da Tietgen, en fast støtte af Lyngbye, i 1898 pensionerede sig fra SVITZERs bestyrelse, fik det imidlertid indvirkning på virksomhedens ledelse. Bestyrelsen lagde nu vægt på at få ledelsen ud af familiens hænder og dermed også få etableret en klar adskillelse mellem bjergningsforretningen og trælastvirksomheden. De to virker havde hidtil delt kontor og været tæt integrerede. En nylig opdeling af de to virksomheders økonomi havde medført uoverensstemmelser mellem Lyngbye og medlemmer af bestyrelsen. Bestyrelsen og Lyngbye var desuden uenige om strategien angående samarbejdet med de lokale bjergelaug. I takt med udviklingen af moderne kommunikationssystemer og bjergningsvirksomhedens større geografiske manifestering var SVITZER begyndt at nedtone samarbejdet ved at reducere de lokale bjergelaugs procentdel af bjergningsfortjeningen. Hvor de f.eks. i Kalundborg ved samarbejdets indledning fik helt op til 50 % af alle bjergningsprofitter i området, blev det i 1884



S/S »MANFRED« of Verkeback, Sweden, stranded at Stenbjerg, westcoast of Jutland, exposed to the North Sea. Salvaged by S/S »GANN« in March 1890.

BELLONA strandet ved N. Tornby den 18. december 1924.
Bjerget af SVITZER i januar 1925.

Foto H&S

*BELLONA stranded by N. Tornby on 18 December 1924.
Salvaged by SVITZER in January 1925.*

Photo DMM

sat ned til 33 %.¹² Lyngbye advarede mod denne drastiske reduktion af bjergelaugenes profit og understregede, at et godt samarbejde med kystbefolkningen stadig var essentielt for virksomhedens succes og omdømme. Bestyrelsen var af en anden mening og ville gerne anlægge en mere aggressiv linie.¹³ Disse uoverensstemmelser fik konsekvens allerede samme år, som Tietgen gik af, da Lyngbye blev frataget sit ansvar som administrerende direktør. Han blev i

¹² Grandjean 1947, s. 36.

¹³ I 1910 blev bjergelønnen for Kalundborg Bjergelaug således også reduceret til 17 %.

stedet tilbudt en post i bestyrelsen, men afviste dette. Lyngbye understregede ved sin afsked, at det var i strid med E.Z. Svitzers ønske at lade virksomheden træde ud af familiens hænder, og at familien aldrig havde ladet sig betale for afgivelse af ledelsen deraf.

En branche under forandring

Mens branchen kun mødte relativt få markeds-mæssige forandringer i den første del af det 20. århundrede, kom den sidste del af århundredet til at præge SVITZERs operationer grundlæggende. Skibene blev større og mere



CP VALOUR bragt flot ved øen Horta i Azorerne i september 2005. Skibet gik på grund på en rejse fra Canada til Europa og blev hurtigt erklæret for totalforlist på grund af det hårde vintervejr. Der skulle en 86-personers bjergningsgruppe fra SVITZER og fire måneders arbejde på stedet til for at losse skibet og gennemføre flottagningen heraf.

Foto SVITZER

CP VALOUR taken off the island Horta in the Azores, September 2005. The vessel ran aground on a voyage from Canada to Europe and was soon declared a total loss due to rough winter weather. It required an 86 man salvage team for SVITZER and four months on location to unload the cargo and successfully re-float the ship.

Photo SVITZER

sikre, og nye navigationssystemer forebyggede ulykker. Gennem moderne kommunikationssystemer blev informationer om operationer hurtigt spredt til flere bjergningsselskaber, og der blev derved flere udbydere om arbejdet. Disse skift i markedet medførte vidtrækkende omstruktureringer i SVITZER. Det var ikke længere nødvendigt eller profitabelt at have bjergningsskibe og mandskab stationeret på spekulation¹⁴ i særlige områder. Nu blev beregninger, profitvurderinger og udarbejdelse af tilbud udregnet på land af professionelle forretningsmænd og ikke som førhen af bjergene på bjergningsskibene ved det forulykkede skib. Bjergningsekspertter blev ligeledes

¹⁴ Vendingen »at placere et skib på spekulation« bruges i branchen om at placere skibe et sted, hvor der forventes at være mulighed for operationer.

samlet på land eller på havneslæbebåde, klar til at rykke ud til en operation når som helst.

SVITZER afsøgte desuden nye operationsfelter og gik i 1970'erne ind på offshoremarkedet. Her udførte virksomheden forskellige offshoreopgaver, såsom oceanbugsering af store genstande og nedgravning af ledninger og kabler på havbunden. Der blev også investeret i kulpramme, som blev brugt til at fragte kul mellem Danmark, England, Holland og De Baltiske Lande, og der blev oprettet en dykker-service, der blandt andet lavede installations- og inspektionsarbejde under vand samt senere surveyopgaver.

SVITZER konsoliderede sig desuden yderligere på det danske bugseringsmarked i denne periode. I 1981 blev den resterende del af De Forenede Bugsererselskaber købt af virksom-



Bugsering i en australsk havn. Efter opkøbet af Adsteam i 2007 er SVITZER den største slæbebådsoperatør i Australien.

Foto SVITZER

Towage operation in a port in Australia. Since SVITZER took over Adsteam in 2007 it is the biggest towage operator in Australia.

Photo SVITZER

heden, og kort tid efter overtog SVITZER også bugseringsselskaberne Goliath og A/S Claus Jørgensens Bugserbåde. I 1983 tegnede SVITZER sig således med 53 skibe og 350 medarbejdere. Der var også i denne periode, at SVITZER indtrådte på beredskabsmarkedet emergency response/rescue service ved olieinstallationer i Nordsøen og indgik samarbejde med det ny-etablerede foretagende ESVAGT.¹⁵

Allerede i midten af 1980'erne havde SVITZER altså formået at etablere sig på flere operationsområder, hvor der kunne drages fordel af virksomhedens ekspertise i at arbejde med komplicerede opgaver til søs. Det gamle bjergningselskab undergik desuden en anden stor forandring i disse år.

¹⁵ Samarbejdet blev indledt i januar 1983.

I 1979 blev virksomheden en del af A. P. Møller-Mærsk Gruppen, som havde været investor i selskabet siden 1940'erne. I praksis betød det ikke store forandringer i det daglige arbejde. Der blev ikke foretaget ændringer i ledelsen og SVITZER finansierede fortsat selv sine investeringer.

Midt i 1990'erne skete der endnu et skift i SVITZERs virkeområder, denne gang med udgangspunkt i en modsat strategi af den, som blev realiseret 20 år tidligere. Der blev nu satset på få kerneområder og frasalg af de mindre perifere operationer, deriblandt kulpramme og survey-aktiviteter. Visionen var en geografisk ekspansion af kerneområderne: bugsering, bjergningsoperationer samt emergency response/rescue service. Den geografiske udvidelse af kerneområderne blev støttet af A.P. Møller-Mærsk



SVITZERs havneslæbebåde assisterer en LNG-tanker til kaj ved ELNG-terminalen i Idku Ægypten. For de fire ADS-slæbebåde med hver 65 tons pullertrækraft er det en rutineopgave at hjælpe sådanne tankskibe til og fra kaj i terminalen. SVITZER udfører også lodstjeneste og yder fortøjnings- og trosseføringsassistance i terminalen.

Foto SVITZER

SVITZER terminal tugs berthing a LNG tanker at the ELNG Terminal in Idku, Egypt. The four 65 tonnes bollard pull ADS tugs routinely assist such tankers with berthing and unberthing at the terminal. SVITZER also provides services of pilotage and mooring and line handling at the terminal.

Photo SVITZER

Gruppen, som satsede kapital til opkøb. I 1999 købte SVITZER det svenske bugseringsselskab Röda Bolaget, hvilket positionerede SVITZER

som den største bugseringsoperatør på skandinaviske vande. I 2001 erhvervede SVITZER sig endvidere det veletablerede hollandske selskab Wijismuller. Wijismuller var en stærk operatør på såvel bjergningsområdet som inden for havne-, terminal- og oceanbugsering, og virksomheden var, da SVITZER overtog den, noget nær dobbelt så stor som SVITZER selv. Sidste år, i 2007, erhvervede SVITZER sig sin seneste og hidtil største investering gennem opkøbet af den mere end 130 år gamle australske virksomhed Adsteam. Erhvervelsen heraf cementerede SVITZERs position som verdensledende.

Afrunding

Der er langt fra de bjergningsoperationer, som E.Z.Svitzer byggede sin virksomhed op omkring i 1833, med en gammel flådebåd, en kragejolle og en gig, frem til den bjergningsoperation, jeg oplevede i 2007. Men grundlæggende indebærer bjergningsarbejdet det samme – skibet skal undersøges, repareres og bringes flydende igen. Så mange værdier som muligt skal reddes på den mest effektive og hensigtsmæssige måde. Men i dag sker bjergning under nogle drastisk forandrede vilkår. Hvor det i 1800-tallet var afgørende at have bjergningsskibe stationeret på spekulation for at være på rette tid og rette sted med det rette udstyr, fungerer det helt anderledes i dag. Moderne sikkerhedssystemer har medført langt færre forlis, og elektroniske kommunikationssystemer spreder informationer om forulykkede skibe til en vifte af internationale bjergningsekspertter. SVITZERs geografiske opera-

tionsfelt er desuden meget større end førhen; bjergningsmandskabet flyves verden rundt fra deres base på land, og meget af bjergningsudstyret lejes ind. Succeskriterierne for bjergning har desuden ændret sig væsentligt. Nu handler det ikke kun om at redde forlis, men også om at forhindre miljøkatastrofer, hvis skader ikke kan gøres op i penge. Ikke mindst er SVITZER et langt større og bredere foretagende i

dag med havne-, terminal- og oceanbugsering samt emergency response/rescue service som kerneområder. SVITZER er inden for disse felter, såvel som inden for bjergning, i blandt verdens ledende aktører – et faktum der bevidner historien om en virksomhed, der gennem snart to århundreder har formået at overleve ved at tilpasse sig forandringer og gribe muligheder for udvikling.

LITTERATUR

Feldbæk, Ole et al. (red.)

“Dansk Søfarts Historie”, bind 4-7,1998-2001

Frederichsen, Frederik

“Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings-
entreprise. Oversigt over skibe ejet eller
disponeret af Entreprisen i 150 år”, København
1983

Grandjean, Louis E.

“Verdens ældste Bjergningsselskab. Et stykke
dansk Søfartshistorie”, København 1947

Guldberg, Mette & Morten Hahn-Pedersen

“Sikkerhed til søs. ESVAGT gennem 25 år”,
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 2006

Hansen, Jørn

“Svitzer-aktionen i 1945. Evakueringen af de
danske bjergnings- og bugserbåde til Sverige
under sidste fase af den tyske besættelse af
Danmark”, København 2000

Lund, Kaj

“SVITZER. Skibene gennem 125 år”,
København 1958

Simonsen, Jørgen D.

“Svitzer 150 år – Er gået til assistance.
A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise
1833-3.marts-1983”, København 1983

Thorbjørnsen, Kr.

“Av Bjergningsvesenets Historie”, Norsk
Bjergningskompagni A.A., Bergen 1943

175 years of Svitzer

SUMMARY

SVITZER is today a world-wide company with its head office in Denmark. It has more than 4000 employees who work every day with various different aspects of safety at sea. The company was built up as a salvage firm 175 years ago, but today salvaging only comprises around 10-15 % of the company's activities. The main part of the company's activities today is towing. SVITZER has towing boats in large and small harbours in 35 countries all over the world, as well as towing boats at oil installations. Under the term "emergency response/rescue service" SVITZER also does emergency rescue work at oil rigs and platforms operated by ESVAGT. Here specially designed rescue boats are on stand-by 24 hours a day, and they are ready to move out within seconds if an emergency arises. The article gives a detailed picture of how a company this size and with these kind of services operates today.

Emil Zeuthen Svitzer was only 27 when he fulfilled his goal of making his living from salvaging in 1833. At the age of 14 he became a commercial apprentice and later worked for Jacob Holm in Christianshavn, who among his activities ran a shipyard. After receiving his municipal licence to trade as a merchant in 1829 E. Z. Svitzer became a partner in the timber merchant firm of J. A. Lange & Co, which he took over shortly afterwards when Lange died. With this business E. Z. Svitzer had the unfortunate experience of seeing part of his investment lost when some of the ships carrying his timber sank. These losses inspired him with the idea of a professional salvage company which could provide assistance to vessels in distress and thus limit the financial losses.

E. Z. Svitzer started his salvage firm in partnership with H. C. Larsen, first mate, who had a lot of experience with seamanship. They got hold of an old northern boat (navy cutter) from the Royal Dockyard, GAMMELHOLM, a sprit-sail rigged boat called TRENDE BRØDRE, and a 12-oar gig. The running of the firm gave a profit and it developed to such an extent that on 1st January 1872 it

was made into a limited company. It was C. F. Tietgen, one of the great Danish businessmen of the time and a man who had a lot of experience in the founding of new firms, who as a member of the board took the lead in the transformation of the firm from a family-run business to a limited company. The new company was structured in such a way that E. Z. Svitzer, his partners and the board had a majority of the shares, and they could not be sold to anyone else without the approval of the annual general meeting. Thus the everyday running of the firm did not undergo any great changes when it became a limited company, but the manoeuvre made it possible to make large investments in new salvage ships.

E. Z. Svitzer died in 1886 after which his step-son and son-in-law Hans Peter Johan Lyngbye took over the leadership of the firm. Lyngbye was the son of E. Z. Svitzer's second wife from her first marriage, and he was married to E. Z. Svitzer's daughter from his first marriage. At the time of the death of his step-father-in-law he had already been head of the firm's salvage and timber business for 14 years. However, when Tietgen, who always supported Lyngbye, retired in 1898 from the board of SVITZER, it did have an effect on the leadership of the firm. The board now stressed the importance of taking the leadership of the firm out of the hands of the family and thereby also establishing a clear dividing line between the salvage business and the timber merchant business. The two activities had up until now shared the same office and been deeply integrated in each other. Moreover, Lyngbye and the board disagreed on the strategy to follow regarding collaboration with the local salvage associations. This collaboration had been formalised in 1877 by the introduction of contracts between SVITZER and the salvage associations. By the terms of the contracts the salvage associations bound themselves to put their local equipment and personnel at the disposal of the firm if SVITZER had need of them, and moreover promise not to compete with the firm in any way. In exchange they

were to receive 50% of the salvage profits. The salvage associations' share of the salvage profits had been reduced during the last year and the board wished to reduce it even further. Lyngby was removed from his post as business manager the same year that Tietgen resigned as chairman of the board. Instead Lyngby was offered a post on the board, but he turned it down.

In the 1970's SVITZER restructured its salvage work. Improved safety at sea and modern navigational systems had led to a smaller number of wrecks, and the salvage business had to adjust itself to this change. SVITZER now began to use its salvage boats and experts on other tasks, but they were still ready to move out for a salvage operation at short notice. On top of this SVITZER began to carry out offshore jobs which among others involved the washing-down of cables on the sea bed. Coal barges were also purchased and a diving and survey service was started. In 1983 SVITZER went into partnership with the firm ESVAGT to station emergency ships by the oil installations in the North Sea. Because of the cold temperatures and large waves the drilling installations had to have emergency ships on stand-by. In the 1980's SVITZER consolidated the Danish towage market by purchasing towage companies, among others De Forenede Buggerselskab (The United Towage Companies) in which SVITZER had been a partner since the end of the 19th century.

In the middle of the 1990's there was another change in SVITZER's field of operations, this time taking its lead in a strategy that was the exact opposite of the one that was followed 20 years earlier.

Now they were to concentrate on a few core activities and in the 1970's they began selling off the smaller borderline operations. Their vision was a geographical expansion of the core activities: towing, salvage operations and the emergency response/rescue service operated under ESVAGT. The geographical extension of the core activities was supported by the A.P. Møller-Mærsk Group, which put up capital for new investments. In 1999 SVITZER purchased the Swedish towing company Röda Bolaget, which positioned SVITZER as the largest towing operator in Scandinavian waters. In 2001 SVITZER also acquired the well-established Dutch company Wijsmuller. Wijsmuller was a strong operator both in the salvage area and in the fields of harbour, terminal and ocean towing, and at the time of its takeover by SVITZER it was almost twice the size of SVITZER. Last year, in 2007, SVITZER made its latest and hitherto dearest investment with the purchase of the Australian firm Adsteam, which is over 130 years old. Adsteam was a well-established towing firm, and the acquisition of this company cemented SVITZER's position as world-leader in towing, especially in the Australian and British markets.

Sømand Jens Aksel Aakjærs erindringer ca. 1940-1945

Transkriberet af Hanne Poulsen, redigeret og indledt af Kåre Lauring

Den danske handelsflåde under 2. verdenskrig

Da Tyskland den 9. april om morgenen besatte Danmark, blev den danske handelsflåde delt i tre afdelinger. De skibe, der befandt sig i neutralt område, i alt ca. 90 skibe med ca. 3000 mand, og de skibe der befandt sig i allieret område ca. 130 skibe med omkring 3500 mand om bord. Efterhånden som krigen gik, kom langt de fleste af skibene i neutral havn også under allieret kommando, og skibene blev dermed samlet i det, der blev benævnt udeflåden.

Endelig var der de skibe, der befandt sig hjemme. Den del, der blev benævnt hjemmeflåden, bestod af ca. 170 skibe med i alt ca. 3000 mand. De fleste af hjemmeflådens skibe var, bortset fra ca. 30 store motorskibe der blev lagt op, mindre og oftest ældre dampere velegnet til transport af kul og koks og jernmalm.

Hjemmeflådens skibe kom i de næste fem år under dansk/tysk kontrol. Dens operationsområde blev de danske farvande: Østersøen, Kattegat og Skagerrak samt Nordsøen, idet de skulle holde sig inden for en spærrelinje der løb fra Bergen i Norge og ned til Emden i Tyskland, fra 1941 til Rotterdam i Holland.

For at holde de allierede ude, og beskytte de tyske troppetransporter fra Jylland og Tysk-

land op til Norge, udlagde tyskerne allerede kort efter besættelsen miner i de indre danske farvande.

Englænderne kastede miner ud i et forsøg på at hindre skibsfarten i samme farvande. Da de tyske miner også kunne rive sig løse, måtte den danske orlogsmarine frem til august 1943, og i samarbejde med den tyske marine, stadigt sikre en række faste ruter i de danske farvande, hvor skibsfarten kunne foregå nogenlunde sikkert. I alt var der tale om 35 ruter på 550 sømil.

Besættelsen den 9. april lammede den danske skibsfart, men i løbet af sommeren 1940 kom skibene igen ud at sejle. Når det gjaldt hvor og med hvad, skibene skulle sejle under de nye forhold, der var opstået, blev der indgået en aftale med besættelsesmagten. Ifølge den aftale skulle den danske handelsflåde først og fremmest bruges til at dække det danske behov for import af kul og koks, papirmasse samt korn og gødningsstoffer. Den overskydende del af tonnagen skulle så sejle efter tysk ordre, hvilket i praksis ville sige, at de skulle sejle jernmalm ned fra Nordsverige til Tyskland, hvorfra skibene så havde tilladelse til at sejle kul retur fra Tyskland eller Polen til Danmark.

En af de første større kriser i forholdet mellem Danmark, dansk søfart og besættelsesmagten kom i efteråret 1940, da tyskerne fremsatte et ønske om en dansk-tysk mønt- og toldunion. For rederierne kunne en accept af det forslag ende i en katastrofe. De danske redere frygtede nemlig, og sikkert med god grund, at en sådan klar tyskvenlig tilkendegivelse fra dansk side, ville medføre, at alle danske skibe under allieret administration, samt en stor del af dem, der befandt sig i neutralt område, ville blive beslaglagt uden mulighed for erstatning efter krigen.

Andre overvejelser spillede dog også ind. Den danske maritime verden var traditionelt engelskvenlig og havde en meget stor del af sin aktivitet i den engelsksprogede verden. Man var heller ikke, og i modstrid med flere af de førende danske politikere, så sikker på, at Tyskland nu også ville vinde krigen. Fragtnævnets formand fremhævede således, at USA nok ville komme med på engelsk side, og A.P. Møller skrev i efteråret 1940 ligeud til udenrigsminister Scavenius: "Tyskland kan ikke vinde krigen".

Mønt- og toldunionen blev da heller ikke til noget, og det lykkedes også de danske redere, og i modsætning til de norske redere, at få forhindret et tysk ønske om at få de danske skibe, der sejlede for Tyskland, bevæbnet med kanoner og tyske soldater.

For de danske søfolk hjemme var det dog hårde tider. Arbejdsløsheden nåede i perioder op omkring 30% og omkring 500 mand tog årligt hyre med tyske skibe. For dem, der var

heldige og kom ud med danske skibe, var der til gengæld krigstillæg. For skibe i fart mellem Danmark og Sverige lå det i begyndelsen af krigen på 25 % for menige og 20 % for officererne. For skibe i fart på øvrige lande inden for spærringen lå det på 50% for menige og 40 % for officererne. Efterhånden som krigen for alvor nåede frem til Østersøområdet steg tillæggene, og i 1944 nåede de op på 140 % for menige søfolk.

Efterhånden som krigen gik, blev flere af skibene i hjemmeflåden involveret i modstanden mod tyskerne. De danske søfolk havde under havnebesøg i Østeuropa set, hvad der foregik uden for den danske "flødeskumsfront", og sympatien for Tyskland var ikke stor.

De danske skibe begyndte at sejle flygtninge ud af de tyske havne, mest kendt er selvfølgelig, da S/S J.C. JACOBSEN fra DFDS i 1943 sejlede to engelske flyvere, der var flygtet fra en fangelejr, til København, hvorfra de fortsatte til Sverige. Episoden dannede efter krigen grundlag for Eric Williams bog, "Den trojanske hest", der også blev filmatiseret. Fra Danmark hjalp skibene flygtninge til Sverige, enten til svensk havn, eller de hoppede af under skibets passage af Falsterbokanalen.

Fra sommeren 1943 stoppede sejladsen på Rotterdam, sommeren 1944 stoppede også sejladsen på Finland. I september 1944 standse Sverige al trafik på sin øst- og sydkyst og i løbet af foråret 1945 brød trafikken på Tyskland helt sammen. De fleste danske skibe lå derefter stille indtil Tysklands overgivelse i maj 1945.

Lige som krigen var hård ved skibe og mandskab i udeflåden, måtte også besætningerne i hjemmeflåden tage deres, man kan næsten sige, noget oversete tørn, så det besatte Danmark kunne blive forsynet med kul og andre råstoffer til industrien.

I Østersøen og i de indre danske farvande kunne skibene løbe på miner, ude i Nordsøen var de udsat for engelske flyangreb, og under

ophold i de tyske havnebyer blev de danske skibe og besætninger, efterhånden som krigslykken vendte, udsat for allierede bombeangreb.

Hjemmeflåden havde da også en del tab, og selv om tabene ikke nåede op på siden af udeflådens, så blev der fra april 1940 til maj 1945 sænket 37 af hjemmeflådens skibe på over 500 brt., omkring 40 skibe blev skadet og i alt mistede omkring 100 danske søfolk livet.

Jens Aksel Aakjærs erindringer

I museets arkiv findes en håndskreven beretning, hvori Jens Aksel Aakjær beskriver sine oplevelser under 2. verdenskrig. Jens A. Aakjær blev født den 17. november 1925 og døde den 30. maj 1997. Han sejlede i 35 år i rederiet Dannebrog, og har skrevet erindringerne efter sin pensionering. Manuskriptet blev givet til museet af hans familie i 1998. Han skriver:

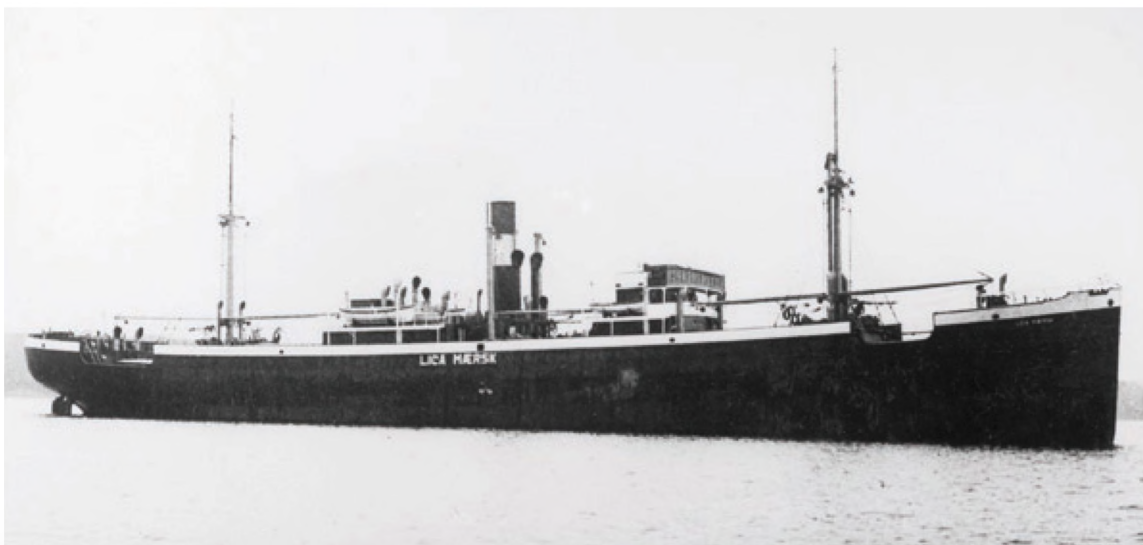
På rejser i Nordsøen til f.eks. Rotterdam eller Bremen blev der sejlet i konvoj. Almindeligvis samledes 8-10 skibe på redningen ud for Kielerkanalen, hvor de blev forsynet med spærreballer, og helt forude blev lagt en "gravsten", d.v.s. en bøjle med skibets navn. Bøjen var fastgjort til skibet med en lang wire, og i tilfælde af forlis skulle bøjen flyde op til overfladen og markere, hvor skibet var sunket. Efter at være samlet, sejlede konvojen af sted under beskyttelse af et par krigsskibe.

Når vi entrede tysk farvand, fik vi altid en tysk officer (Geleider) om bord sammen med et par soldater. De skulle observere, at vi ikke foretog os noget, som i tyskernes øjne kunne opfattes som illegalt.

Hvis vi havde en spærreballon om bord, kom der yderligere 4 soldater til at passe ballonen.

Under opstanden derhjemme i august [1943]¹ lå vi i Stettin og ventede på at komme til at laste korn til Bremen. Da rygterne om generalstrejken i Danmark nåede til Tyskland, blev skibet omgående besat af soldater, og al landgang blev forbudt. Efter 4 dage blev besættelsen ophævet, vi begyndte at laste, men det var nogle nervepirrende dage, og vi fik ikke nogen besked om, hvad der foregik.

Som jungmand havde man bakstørn d.v.s. holde messen ren, vaske op samt hente og ser-



S/S LICA MÆRSK. Fragtskib på 4.250 tdw. Bygget 1927 Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft til D/S Svendborg A/S (A.P. Møller) 1940-1945 i hjemmeflåden. 30. maj 1942 angrebet af allieret fly og beskadiget. Angrebet skete i Nordsøen, hvorefter skibet søgte ind til Emden for reparation. Solgt til Tyskland 1955. Forlist ud for Tanzania 1967.

Photo H&S

S/S LICA MÆRSK. Cargo ship of 4.250 dwt. Built in 1927 at Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft for the D/S Svendborg A/S (A.P. Møller) shipping company. From 1940-45 in the home fleet. On 30th May 1942 it was attacked by an allied plane and damaged. The attack took place in the North Sea, and afterwards the ship sailed into Emden for repairs. Sold to Germany in 1955. Sank off Tanzania in 1967.

Photo DMM

vere mad. Folkelugarerne lå helt ude i forskibet under bakken, mens kabysen lå midtskibs, hvor maden skulle hentes og bæres forud, mange gange hen over en høj dækslast. Tit hændte det, når man nåede frem med maden, at en eller anden matros sagde: "Hov, der hører rødbeder eller agurker til!" Så måtte man tilbage til kabysen og parlamentere med kok og hovmester, om der nu iflg. reglementet hørte rødbeder til. Når spisningen var overstået, skulle der hentes varmt vand i kabysen til opvask, idet der overhovedet ikke fandtes varmt vand forude.

Dørk (gulv) og borde i messen var hvidskurede og skulle altid være rene. Arbejdet om bord begyndte med morgenkaffe kl. 06.30-07.00, kl. 10 var der 10-kaffe, kl. 12 middagsmad, kl.15-15.30 kaffetid og kl. 17.00 aftensmad. Når man så tænker på, at vi ofte havde kul og koks som last, er det ikke svært at regne ud, hvordan dørken så ud. Når folkene havde været inde til frokost, skulle der skures. Det samme efter middag og efter aftensmad. Man skulle nok få det at høre, hvis der ikke var rent. Baderummene var iskolde jernhuse ude

på dækket, hvor man ikke opholdt sig mere end højst nødvendigt.

Under et ophold i København kom en Mærsk-inspektør om bord. En af matroserne havde været vagtmand på nogle oplagte Mærsk-både, og derfra vidste han, at der var installeret nogle små kulfyrede kakkelovne i de skibe. Så vi spurgte, om vi ikke kunne få sådan en om bord. Det mente inspektøren var det vildeste luksus, han endnu havde hørt om, men det endte alligevel med, at vi fik den om bord. Resultatet blev, at jeg skulle fyre op i den kl. 16.30, så der kunne være nogenlunde varmt kl.17, når folkene holdt fyraften. Det blev en stor succes, og den personlige renlighed steg betydeligt om bord. Brusbad fandtes naturligvis ikke, men der var en lille tank på toppen af baderummet, som kunne fyldes op med en spand vand og således fungere som bruser. Al vask af personligt tøj foregik også med håndkraft og skurebørster.

Jeg husker et par sjove episoder fra LICA MÆRSK. Den første indtraf lige efter jeg var mønstret på i Nakskov. Vi havde en matros, der blev kaldt Jørgen Guldtand, en noget vidtløftig personlighed. Han havde inden krigen erhvervet sig en mægtig guldtand i Kina, deraf navnet. Han var en dag kommet i klammeri med kaptajnen. Jeg husker ikke, hvad det drejede sig om, i hvert fald udviklede det hele sig, og kaptajnen sagde et eller andet, som Jørgen opfattede som en trussel om øretæver. Han gik derefter i land, og efter et passende antal øl og snaps gik han til politiet og anklagede kaptajnen for voldstrusler og erklærede, at han ikke turde være om bord. Hen på eftermiddagen så

vi en betjent komme cyklende ned mod skibet og Jørgen løbende forpustet bagefter. Hvad det hele endte med, ved jeg ikke, men Jørgen var da stadig med, da vi sejlede fra Nakskov.

Den næste episode indtraf, da jeg var mønstret af fra LICA. Mens jeg ventede på et nyt job, boede jeg på Cafe West i Nyhavn. Værtinden på West plejede at passe på vore penge, når vi havde afmønstret. Skulle man have nyt tøj eller lign., måtte man vise regningen, før man fik pengene. Det var selvfølgelig godt for os og for hende, for så kunne vi jo ikke gå hen og bruge pengene på de andre værtshuse, hvorimod vi kunne få, hvad vi ville have på klods i Cafe West.

En aften, hvor vi havde fået lidt rigeligt at drikke, dukkede Jørgen Guldtand op. Han spurgte om jeg havde husket at betale mit forbundskontingent. Det havde jeg ikke fået gjort endnu. Nå, så må du hellere lade mig få dem, så du ikke drikker det hele op. Jeg gav ham selvfølgelig pengene, 40 kroner, men mit kontingent blev ikke betalt.

I 1951 lå jeg i Gøteborg med et andet skib, her dukkede pludselig Jørgen Guldtand op, han var blevet blacklistet i danske skibe og havde taget hyre på et norsk skib. Med sig havde han en ung jyde, der var lige så naiv, som jeg havde været den gang. Da han så mig, sagde han: "Det er sandt, jeg skylder dig 40 kr". Og så sagde han til sin ledsager: "Lån mig lige 40 kr, så jeg kan betale min gæld". Således fik jeg 40 sv. Kr for mine 40 d. kr. Om den anden nogensinde fik sine penge igen, ved jeg ikke.

Mærsk havde altid tre levende grise med om bord. Når den ældste blev fed nok, blev



S/S HANS MÆRSK. Fragtskib på 3.250 tdw. Bygget 1916 A. Vuijk en Zonen, Capelle a/d Ijssel til D/S 1912 (A.P. Møller). 1940-1945 i hjemmeflåden. HANS MÆRSK, der var det sidste dampskib, der blev solgt fra A. P. Møller rederierne, blev i 1958 solgt til Liberia. 1962 strandet og forlist ved Ancona, 10 mand omkom.

Foto H&S

S/S HANS MÆRSK. Cargo ship of 3.250 dwt. Built in 1916 at A.Vuijk en Zonen, Capelle a/d Ijssel for the D/S 1912 (A.P. Møller) shipping company. From 1940-45 in the home fleet. The HANS MÆRSK, which was the last steamship to be sold from the A.P. Møller shipping companies, was sold in 1958 to Liberia. In 1962 it stranded and sank near Ancona with the loss of 10 men.

Photo DMM

den slagtet, hvorefter en ny blev sendt om bord ved første anløb af dansk havn. Grisene levede hovedsagelig af affald fra kabys og messe. Uden for messen stod en spand til madrester. Her kom alt muligt ned i en pærevælling: kartoffelpil, kødrester, sødsuppe med mere. Når vi lå i tysk havn, blev russiske krigsfanger under bevogtning sat til at trimme kullasten. Disse fik hurtigt færtten af denne affaldsspand og spiste rub og stub direkte fra spanden. Blev de opdaget af de tyske vagter, blev de tævet med geværkolber og jaget væk. Det skal dog siges, at der var enkelte af soldaterne, der så den an-

den vej og lod dem spise. Det skete også, at vi inviterede soldaterne ind på lidt mad, medens vi diskret stillede affaldsspanden udenfor, så russerne kunne forsyne sig. Inden skibet afsejlede fra tysk havn kom Gestapo om bord med hunde og søgte overalt på skibet efter russiske krigsfanger, som evt. havde gemt sig. Det skete ret tit, at de fandt nogle gemt væk nede i kullasten. Staklerne blev gennemtævet foran de andre krigsfanger til skræk og advarsel.

En gang, mens vi lå i Gdynia (Polen), det var kort efter, at Italien havde overgivet sig², havde vi italienske krigsfanger til trimning.

Pludselig ankom der en delegation af højtstående tyske officerer samt et par italienske officerer med fjerbusk i hatten og det hele. Det blev meddelt, at hvis krigsfangerne ville melde sig frivilligt til en italiensk division under værnemagten, så ville de få uniform og masser af mad. Mange meldte sig, hvad man nok ikke kan fortænke dem i, når alternativet var ussel mad, tæv og kultrimning.

Foråret 1944 afmønstrede jeg fra LICA MÆRSK og få dage senere mønstrede jeg ud med HANS MÆRSK.

Jeg husker ikke meget fra den tid, men dog husker jeg en kæmpestor fyrbøder, der blev kaldt Helsingør Hans. Han forelskede sig i mit spisebestik, som var et rigtig gedigent sæt med kniv, gaffel, ske og et fint sæt tallerkner, som jeg tilbyttede mig på en DFDS-damper. Resultatet var, at ved hvert måltid overtog han mit spisegrej, jeg måtte spise af bliktallerken, og hvad jeg ellers kunne finde, jeg turde i hvert fald ikke protestere ret højt. Da der jo var rationering under krigen, fik hver mand ugentlig udleveret 125 gr., smør en lille pose sukker, og meget lidt såkaldt kaffe. I messen var der et skab, hvor hver mand havde sit lille aflukke til rationerne. Smør, sukker og sæbe var imidlertid en god handelsvare hos damerne på Reberbahn, og hvad ellers de forskellige damekvarterer hed i de tyske havne, så der blev jo ikke spist så meget smør og sukker om bord. Problemet var at holde smørret nogenlunde frisk til næste havn, da der jo ikke var noget, der hed køleskab. I øvrigt var forplejningen i danske skibe under krigen ret god, og vi fik lidt større

rationer end folk i land. Kødrationering fandtes ikke i skibene, og brød var der også nok af.

Af og til oplevede vi vældige bombeangreb både i Hamburg, Stettin og Bremen. Det kunne sommetider gå ret voldsomt til. En nat i Hamburg sad vi inde i et beskyttelsesrum i en af de såkaldte Hochbunkers³. Vi havde stået udenfor og betragtet sceneriet med antiluftskyts og søgelys, et flot syn, men da angrebet trak hen mod os, måtte vi gå ind i bunkeren. Pludselig lød der et vældigt brag, og alt lys gik ud. Det viste sig, at en bombe havde ramt lige oven i bunkeren og var gået lige igennem de to øverste etager, hvor der på det tidspunkt ikke var nogen mennesker. Nede hos os i stueetagen skete intet, udover at cementpuds regnede ned over os, og stemningen blev noget trykket.

Den 14. juli 1944 afmønstrede jeg fra HANS MÆRSK og tog på ferie hos min far, som i mellemtiden var flyttet til Kibæk ved Herning. Jeg var tilmeldt ved hyrekontoret, og på den lokale telefoncentral fulgte man nøje med i begivenhederne. Vi havde ingen telefon derhjemme, så jeg måtte hentes til centralen, hver gang der var et hyretilbud.

Den 27. juli tog jeg hyre med S/S NORD-BORG, som lå i Århus. Dette skib tilhørte rederiet Dannebrog, et rederi der senere skulle blive min arbejdsplads gennem 35 år. Den første nat, jeg var om bord, var jeg nattevagt, og lige efter midnat blev Cafe Jomsborg, der lå lige over for skibet, sprængt i luften af Schalburgkorpset. Ej eller her kom nogen til skade.

Da jeg mønstrede af fra HANS MÆRSK, havde jeg købt et nyt sæt tøj i København. Det



S/S NORDBORG. Fragtskib på 3.265 tdw. Bygget 1930 af Wm. Gray & Co. West Hartlepool til Dampskibsselskabet Dannebrog A/S. 21. maj 1942 blev skibet stærkt beskadiget, efter at det løb på en mine i Lillebælt, hvor 1 omkom og 9 blev såret. Derefter slæbt til Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri for reparation. 1958 solgt til Italien og solgt 1970 til ophugning i La Spezia.

Foto H&S

S/S NORDBORG. Cargo ship of 3.265 dwt. Built in 1930 at Wm. Gray & Co. West Hartlepool for the Dannebrog A/S shipping company. On 21st May 1942 the ship was badly damaged after hitting a mine in the Little Belt, with the result that 1 person died and 9 were wounded. After this it was towed to Elsinore to the Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri for repairs. In 1958 it was sold to Italy and in 1970 it was sold to the breaker's yard in La Spezia.

Photo DMM

var det såkaldte maksimaltøj, som blev fremstillet under krigen. Det var flot med storternet mønster. Mens vi lå i Aarhus med NORDBORG kom min far på besøg. Vi besluttede os for at gå ud at spise på restaurant, og jeg iførte mig min nye habit. Uheldet ville imidlertid, at vi pludselig fik en gevaldig tordenbyge, så vi blev drivvåde. Resultat: Mit fine tøj krøb, så buksebenene sluttede halvvejs oppe ved knæene og jakkeærmerne ved albuen.

Med NORDBORG kom vi til Luleå i Nord-sverige, og der oplevede jeg for første gang

midnatssolen. Det var en mærkelig oplevelse. Folk lagde deres liv fuldstændigt om og arbejdede på alle tider af døgnet og sov, når de følte for det.

Det var også med NORDBORG, at jeg oplevede det værste bombeangreb. Det skete, medens vi lå i Bremens industrihavn, vi var til lastet, men kunne ikke afsejle, fordi der under det foregående bombeangreb var blevet bombet et skib i slusen, og der var derfor ingen trafik ud af havnen, før dette skib var fjernet. Jeg havde været vagtmand natten før, lå derfor og

sov og hørte ikke luftværnssirenerne, men vågnede ved nogle gevaldige bombenedslag. Vi boede agterude i Nordborg, jeg gik op i opgangen for at se, hvor alvorligt det hele var. Lige agten for os lå et stort norsk skib. (Norske skibe var i modsætning til danske skibe bevæbnet med tysk antiluftskyts og tyske soldater). Der blev skudt kraftigt med skibets skyts, og medens jeg stod i opgangen og lurede, faldt vores flagmast pludselig om ramt af et projektil fra skytset. Mens jeg stod og ventede på et ophold i angrebsbølgerne, så jeg et finsk skib, som lå agten for Nordmanden blive ramt af en bombe.

Da der blev et ophold, løb jeg ud for at komme over i bomberummet på kajen, men jeg var kun lige kommet ind på land før de næste angreb, og jeg måtte smide mig ind under en togvogn lastet med erts. Mens jeg lå der, blev et andet dansk skib tilhørende "Det Danske Kulkompagni"⁴ ramt. Endelig nåede jeg over i bomberummet, hvor jeg selvfølgelig blev mødt med spørgsmål fra de forskellige besætninger, hvordan det gik med deres skib. Efter angrebet viste det sig, at det var gået værst ud over det danske skib, som havde fået en bombe direkte ned gennem skorstenen, og skibet var sunket. Uheldigvis havde en maskinmester, hovmesteren og en messedreng valgt at søge ned i maskinrummet i stedet for at gå i bomberum. De omkom alle tre.

DDK-skibet havde ligesom Mærsskibene grise om bord, og da skibet sank, flød de simpelthen ovenud af den åbentstående luge, og en svømmede endnu rundt i havnen. Da vi kom op fra bomberummet var russiske krigsfanger

ivrigt i gang med at forsøge at redde den, og det lykkedes også at få den på land, men i mellemtiden var de tysk vagter også kommet til stede, og der opstod stor ballade, men grisen forsvandt på mystisk vis. Jeg tror og håber, at det lykkedes russerne at organisere den.

Da vi slap ud fra Bremen, sejlede vi til Hamburg, hvor vi lossede vores kullast for straks efter at indtage den samme last til Stockholm. Efter den omgang havde vi fået nok for en tid, og hovedparten af besætningen mønstrede af på Gedser red.

Vi blev afmønstret og sendt i land med lods-båden. Da vi kom ind til Gedser, var klokken blevet omkring 21.00, og det viste sig umuligt at få natlogi i Gedser. Der kørte ingen tog eller bus på dette tidspunkt, og der var heller ingen taxi, der var villig til at køre til Nykøbing F. Til sidst fik vi overtalt en vognmand til at fyre op i generatoren i sin lastbil og køre os til Nykøbing F. Vel ankommet til Nykøbing blev vi installeret på et hotel, hvor der også var en danserestaurations. Da vi kom ind for at deltage i festlighederne, var der øretæver i luften, for nogle af gæsterne havde set os ankomme i en overdækket lastvogn og antog os for at være hipofolk. Men da vi fik forklaret dem situationen, blev vi vel modtaget. Næste dag gik turen videre mod København.

Den 24. august 1944 mønstrede jeg i S/S SEINE tilhørende DFDS. Jeg gjorde det i håb om at undgå at komme til Tyskland igen, idet skibet var planlagt til at sejle mellem Danmark, Gøteborg og Norge. Det holdt nu ikke stik, for allerede efter anden rejse blev Stettin inddraget



S/S SEINE. Fragtskib på 1813 tdw. Bygget 1899 af Wm. Dobson & Co., Newcastle upon Tyne til DFDS. 1903 solgt til DFDS agent i Dunkerque. 1935 tilbagekøbt til DFDS. 1940-1945 i hjemmeflåden, hvor det fortrinsvis sejlede med kul mellem Danmark og Tyskland. Solgt til ophugning i Tyskland 1954.

Foto H&S

S/S SEINE. Cargo ship of 1813 dwt. Built in 1899 at Wm. Dobson & Co., Newcastle upon Tyne for DFDS. In 1903 it was sold to a DFDS agent in Dunkerque. In 1935 it was bought back by DFDS. From 1940-45 it was in the home fleet, where it mainly sailed between Denmark and Germany with coal. It was sold to the breaker's yard in Germany in 1954.

Photo DMM

i ruten. Når skibet lå i København, var jeg fast nattevagt, idet de fleste af besætningen boede i København og gerne ville hjem for natten. Jeg bed mærke i, at styrmanden gerne kom om bord sammen med en tolder den sidste nat i havn. Jeg fik så besked på, at jeg godt kunne gå hen i messen og sætte mig. Det fandt jeg naturligvis lidt underligt, så jeg lurede mig til at se, hvad der skete, og det varede ikke længe, før der dukkede en 18-20 mennesker op på dækket, en luge blev åbnet, og de forsvandt ned i lastrummet, hvorefter der blev lukket til igen. Selvom der var tyske soldater om bord for hver afgang, opdagede de aldrig fidusen. Så

snart skibet var godt ude i Kattegat, blev lugen åbnet og alle så behørigt overraskede ud, når flygtningene kom op et øjeblik for at få frisk luft, før de blev lukket ned igen indtil ankomsten til Gøteborg, hvor de svenske toldere tog sig af den sag. På en af rejserne havde vi kun en kasse til Gøteborg. Rederiet havde derfor bestemt, at vi skulle gå til Oslo først og anløbe Gøteborg på tilbagerejsen. Det var jo ikke så godt, da disse mennesker ikke ville blive godt modtagne i Oslo, og selvom det skulle lykkes at skjule dem under opholdet, kunne man forvente meget striksere kontrol ved afgang end i København. Det svenske toldvæsen

havde set problemet, og vi blev kaldt ind til Vinga, hvor de lå klar med en slæbebåd og en pram, så flygtningene kunne omlades. Problemet var blot, at der også lå et tysk marinefartøj til ankers, men det lykkedes at få dem ned af en lodslejder fra den side, der vendte bort fra tyskeren. De kunne nu ikke have gjort os noget, da det foregik i svensk søterritorium, men der var jo ingen, der kunne forhindre dem i at lade oplysninger gå videre, hvis de havde observeret noget. Så vi var jo lidt spændte ved ankomst til Oslo, men der skete intet.

En stor del af lasten fra Norge til Stettin bestod af radioapparater, som tyskerne havde konfiskeret fra den norske befolkning. Den 19. september, da det danske politi blev taget af tyskerne,⁵ lå skibet i Nyborg og lastede. Det var en mærkelig dag, tyskerne beslaglagde skibet, og vi vidste ikke om vi var købt eller solgt, men allerede dagen efter blev vagterne draget tilbage og lastningen kunne fortsætte, men selvfølgelig svirrede det med alle mulige rygter.

På en af rejserne fra Oslo til København befandt vi os en nat i et sandt inferno af luftskyts og maskingeværild. Pludselig blev alt oplyst af faldskærmsblus, og det viste sig, at vi var havnet midt i en tysk konvoj på vej fra Frederikshavn til Norge, der blev angrebet af britiske fly. Efter den omgang fik kaptajnen travlt med at søge ind i den svenske skærgård.

Medens jeg var med NORDBORG og lå til ankers ved Bremerhaven, oplevede vi et dagangreb på Bremen. Det var et fantastisk syn at se de mange fly komme ind næsten vingetip ved vingetip. Vi kunne også se de tyske jager-

fly lette fra en flyveplads ved Nordenhaven for at gå op og bekæmpe bombeflyene.

Under vort sidste ophold i Stettin oplevede vi igen et meget kraftigt luftangreb, hvor der blev bombet med meget kraftige bomber, og der blev anrettet forfærdelige skader på industri- og havneområder. Da vi lå til ankers midt i havnen, havde vi ingen mulighed for at søge i bunkers, og måtte blot afvente og håbe, at de ramte ved siden af.

Efter den oplevelse havde jeg fået nok, og jeg og en kammerat besluttede os for at stå af næste gang skibet kom til Gøteborg. Vi kunne ikke afmønstre i svensk havn, så vi besluttede os for at rømme. Da skibet ankom til Gøteborg, forsvandt vi lige så stille om natten, det var den 11. november 1944, samme nat som et tysk slagskib blev sænket i en nordnorsk fjord⁶ og forresten også dagen for Tysklands kapitulation i 1918.

Vi vandrede rundt i Gøteborgs gader, vi kunne ikke melde os til politiet, før skibet var sejlet, da vi ellers ville blive sendt om bord igen, og mens vi småfrysede travede rundt strejfede tanken os, at vi blot kunne gå tilbage til vores varme køje.

Ud på natten sneg vi os ind på banegården for at få lidt varme. Der måtte vi ikke sove, men en banemand forbarmede sig over os og lod os blive. Han delte endda sin madpakke med os.

Næste formiddag henvendte vi os til politiet, hvor vi blev pænt modtaget og sendt hen til et opsamlingscenter for danske og norske flygtninge. Her fik vi udleveret noget arbejds-

tøj, vores eget tøj blev brændt, og vi blev afluset. Vi protesterede lidt, men fik at vide, at det var almindelig procedure. Derpå blev vi indlojeret for natten, og næste dag blev vi sendt til en tøjforretning, hvor vi blev equiperet fra top til tå inklusiv en blød hat (havde aldrig ejet sådan en før)

I de næste par dage blev vi afhørt af danske modstandsfolk for at finde ud af, om vi kunne oplyse noget om de tyske stillinger i Danmark, men da vi ikke havde opholdt os meget i Danmark, var der intet, vi kunne fortælle, som de ikke allerede vidste. Vi hørte så fra dem, at der var oprettet en dansk brigade i Sverige, hvortil vi omgående meldte os som frivillige⁷.

Efter endt afhøring blev vi sendt til en herregård nær Gislaved, her skulle vi blive sammen med andre flygtninge, indtil vores forhold i Danmark var fuldstændig belyst. Jeg husker ikke, hvor mange dage vi var der, men husker, at tiden følte meget lang, da der intet var at foretage sig. Jeg tror dog ikke, der gik mere end 8-10 dage, før vi fik besked på, at vi skulle af sted til brigaden. Fra rejsen husker jeg, at lokomotivet blev fyret med træ, og en gang stoppede vi ved en tømmerplads midt i en skov og få fyldt brænde på. Efter en dags rejse ankom vi til Konga, en lille stationsby, hvor vi blev afhentet af en transport fra brigaden og kørt til lejren Sofienlund, som lå midt inde i en skov, og her begyndte vores soldatertid.

Vi blev indkvarteret i sovebarakker (ca. 30 mand i hver barak), fik udleveret uniformer dvs. arbejdsuniformer og skidragter, de rigtige uniformer var vist ikke færdige endnu. Våben

var også en mangelvare i den første tid, så når øvelser med geværgreb og adskillelse/samling af geværer skulle indøves, måtte de få geværer, vi havde, gå på omgang, men efterhånden blev vi da fuldt udrustet. Selvom der manglede våben, kunne den almindelige kadaverdisciplin, med eksersits og lange march- og løbeture, godt indøves, og det blev den også.

Der var et utrolig godt kammeratskab i brigaden. Politik blev aldrig diskuteret, selvom der ikke var noget forbud derimod, ligeledes blev der heller aldrig diskuteret, hvad de forskellige havde bedrevet under krigen. Der var heller ikke nogen speciel klikdannelse. Mange af officererne var kommet til Sverige i forbindelse med besættelsen, og flere underofficerer havde været menige i den hærafdeling, som rejste til Sverige, da Danmark kapitulerede⁸. Øvelserne var meget hårde, idet formålet var at gøre brigaden kampklar på tre måneder, da man ventede et snarligt tysk sammenbrud.

Af hensyn til Sveriges neutralitet, blev brigaden kaldt en politibrigade, men var i virkeligheden en fuldt udrustet militærenhed. Der kom engelske officerer over for at instruere os i guerillakrig. Det var officerer, der havde været udsendt til Grækenland og andre steder for at undervise partisaner. De demonstrerede, hvordan man slår folk ihjel, så de øvelser, vi nærmest havde anset for lidt leg, blev pludselig til ramme alvor, og man begyndte at tænke dybere over meningen med det hele. Ingen kunne jo forudse, at tyskerne ville kapitulere, inden brigaden blev sendt til Danmark.

Når vi havde skydeøvelse, havde vi ordre til at opsamle patronhylstre til genbrug, og det lærte vi. Så godt at da vi efter hjemkomsten til København blev beskudt af tyske medløbere og måtte besvare ilden, lå vi alle bagefter med de tomme patronhylstre i hånden. Vi gloede på hinanden og smed dem så væk.

I julen 1944 var vi nogle stykker, der blev inviteret til Stockholm by for at holde jul. Vi blev indkvarteret i en skole, og hver mand blev inviteret hjem til en familie for at holde juleaften. Jeg kom til en familie, hvor fruene var svensk og manden var dansk konditor. Først fik vi den traditionelle svenske julemad med ludfisk og skinke i dyp. Som den høflige fyr jeg var, sagde jeg selvfølgelig, at ludfisken var bra og fik som tak slasket en ordentlig portion mere op. Efter at have kæmpet mig igennem ludfisk og skinke m.m., viste det sig, at nu skulle vi have dansk middag med andesteg, brunede kartofler og hele musikken, så det var en overmæt soldat, som ud på natten travede tilbage til skolen.

Anden juledag var vi på Berns Saloner og høre Jussi Bjørling synge, og bagefter var vi på en danserestaurations, hvor Raquel Rastenni optrådte. Da det var tid at vende tilbage til lejren, havde de fleste af os brugt de penge, som vi havde fået til hjemreisen, så vi måtte op på Brigadekontoret og have flere penge, men her var man blevet klog af skade og gav os billetterne i stedet for penge.

Lejren i Sofienlund lå, som nævnt tidligere, i et stort skovområde, og bortset fra en skøn natur var der ikke de store oplevelser. Konga

(ca. 1000 indb.) lå vel en 4-5 km derfra. Her var der en biograf og bal en gang om ugen, alt i Folkets Hus. Når der var biograf, blev vi kørt derind med lastbil, som også hentede os efter forestillingen, men hvis man ikke var indstillet på at tage hjem lige efter biografen, måtte man selv trave hele vejen. Jeg husker, vi var inde for at se "Den gyldne stad". Det var en tysk UFA film, som nogen mente indeholdt tysk propaganda, så da vi kom ud fra forestillingen, var nogle af de lokale unge stillet op og beskyldte os for at være nazister. Det skal bemærkes, at vi i forvejen ikke var særlig velanset af de unge mænd, fordi det jo hændte, at en eller anden af os løb af med pigerne, når der havde været bal.

I januar blev Kongalejren forflyttet til Ronneby. Det var noget af en omvæltning at komme fra det stille liv midt i skoven til en by af anseelig størrelse. Vi blev indkvarteret i en af RESO's feriebyer og vores messe blev feriebyens restauration. Vi fandt hurtigt ud af, at vi med vore 2000 mand var i mindretal i byen, idet der ud over en svensk garnison på ca 3000 mand også var en svensk flyverlejr med ca 1400 mand og ca 800 amerikanske flyvere. Vi fik 2 sv. kr. om dagen, de svenske soldater 5 kr., og flyvetropperne endnu mere, for ikke at snakke om amerikanerne, som fik deres fulde løn. Det kan nok undre nogle, hvad amerikanerne lavede i Sverige, men sagen er, at hver gang, der var luftangreb på Tyskland, nødlandede nogle fly i Sverige, d.v.s. det var proforma nødlanding af hensyn til Sveriges neutralitet. Der blev således opbygget en fuldt oprustet

flyflåde, som var klar i tilfælde af, at tyskerne skulle gå til angreb på Sverige.

I Ronneby fortsatte træningen med uformindsket styrke. Gennem mine præstationer på skydebanen, blev det hurtigt klart, at jeg aldrig kunne blive skarpskytte. Jeg blev derfor udtaget til en sprængningsgruppe. Så længe, det drejede sig om øvelser, var det en klar fordel, idet det medførte en del teoritimer, som ofte faldt, når resten skulle ud og falde på maven i mudder og dynd. Tænker man derimod på, hvad der kunne ske, hvis brigaden kom i rigtig aktion, så ser det hele lidt anderledes ud. En af hovedopgaverne for en sprængningsgruppe er nemlig at liste sprængladninger ind i fjendtlige maskingeværstillinger eller anbringe sprængladninger på panservogne.

Medio april blev bataillonen forlagt til en skov ved Neberød i Skåne. Her blev vi ind-

kvarteret i 12-mands telte, en noget kølig sag på denne årstid. Samtidig blev bataljonen fuldt udstyret med transports og lottekorps. Disse korps havde hidtil været i træning andre steder i Sverige. Dette medførte nye øvelser for at alt kunne sammenkøres.

Den 2. maj rykkede hele bataillonen ud til en storstilet øvelse, hvor "fjenden" var en svensk bataljon. Denne manøvre varede til kl. 10 den 4. maj, og vi var tilbage i lejren kl. ca. 14. Derefter skulle våben og materiel rengøres, og efter aftensmad blev vi beordret til ro. Men allerede ved 20-tiden indløb der melding om tyskernes kapitulation. Der blev givet ordre til opbrud til midnat, men der var selvfølgelig ingen, der kunne sove. Ved midnat begyndte opbrud og pakning, og kl. ca 03 den 5. maj drog de første afdelinger af sted med kurs mod Helsingborg.

NOTER

- 1 I begyndelsen af august 1943 var der betydelig uro og strejker i Odense. I den forbindelse blev den danske regering stillet over for tyske krav om regeringsindgreb over for sabotage, og et krav om at alle straffe for sabotage på mere end otte år skulle afsones i Tyskland.

Den 7. august bredte uroen sig til Esbjerg, og derefter fortsatte det til flere andre byer. På den baggrund blev den danske regering stillet over for et tysk ultimatum med nogle krav, bl.a. om dødsstraf for deltagelse i sabotage, som regeringen umuligt kunne gå ind på. Regeringen trådte derefter tilbage, og den 29. august blev den danske hær og flåde afvæbnet. Flåden nåede dog forinden at sænke de fleste af sine skibe. Landet var uden regering, og de forskellige ministeriers departementschefer var derefter forbindelsesleddet mellem det officielle Danmark og besættelsesmagten frem til befrielsen i maj 1945.
- 2 10. juli 1943 invaderede de allierede Sicilien. På kun 14 dage var halvdelen af øen erobret, og den 25. juli vedtog Det fascistiske Storråd at Mussolini skulle træde tilbage. Ny leder blev marskal Badoglio, der erklærede den fascistiske stat for opløst, og den 3. september 1943, efter at de allierede var gået over Messina Strædet til det italienske fastland, kapitulerede Italien.
- 3 Hochbunkers, var en særlig type bunkers som kun tyskerne byggede. De var i modsætning til den normale bunkers ikke gravet ned, men bestod af en bygning to til tre etager høj, støbt i beton, med tag og sider der kunne være op til 1,5 meter tykke. Hochbunkers var hurtige at lave, da de ikke skulle graves ned. De var derfor også billigere end nedgravede bunkers, de fyldte mindre og var dermed velegnede som beskyttelsesrum i tæt befolkede byområder.
- 4 Datoen var den 18. august 1944, men skibet, der blev sænket ved dette angreb, var nu ikke et skib fra Det Danske Kulkompagni, men S/S GUNHILD fra redetriet Torm, og så vidt vides var der ingen omkomne. Skibet blev ramt af bomber, kom i brand og gik til bunds, men det var ikke mere skadet, end at det i januar 1946 blev bjærget af Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise og slæbt til Svendborg Værft for reparation. I 1951 blev det døbt om til GUNHILD TORM og i 1954 blev det solgt til Tyskland.
- 5 Efter 29. august var det danske politi ikke mere involveret i sager der angik sabotage og andre aktioner rettet imod besættelsesmagten. Mistilliden til det danske politi fra besættelsesmagtens side blev dermed styrket, ligesom tyskerne var klar over at en række ledende politifolk var dybt involveret i det illegale arbejde.

Det var baggrunden for, at tyskerne den 19. september 1944 slog til mod det danske politi, arresterede alle dem, de kunne få fat på, og deporterede dem til koncentrationslejre i Tyskland. En lang række politibetjente gik dog fri, og de fleste af dem blev snart efter involveret i det illegale arbejde.
- 6 Det tyske slagskib, der her tænkes på, er TIRPITZ, der efter flere bombeangreb havde søgt skjul i den norske fjord Søbotn ved Tromsø. Angrebet, der endelig sænkede TIRPITZ, fandt ikke, som her nævnt, sted den 11. november, men dagen efter, da 31 Lancaster bombemaskiner fra de engelske 9. og 617. Squadron angreb skibet, og fik det sænket. RAF mistede ikke en eneste maskine ved angrebet, til gengæld omkom 917 ud af skibets besætning på ca. 1700.
- 7 Under krigen søgte i alt 18.000 danskere tilflugt i Sverige. At få dem sat tilbage i en form for aktiv tjeneste var baggrunden for, at man i efteråret 1943, efter aftale mellem de danske efterretningsofficerer og de svenske myndigheder, fik grundlagt en dansk brigade i Sverige. I begyndelsen var der tale om en form for politistyrke, der kunne sættes ind for at opretholde ro og orden i forbindelse med en tysk kapitulation, men hurtigt udviklede brigaden sig til en egentlig kampenhed bestemt for indsættelse i for-

bindelse med en evt. tysk slutkamp i Danmark. Ved befrielsen talte brigaden ca. 5.000 mand.

- 8 Den 9. april 1940 lykkedes det oberst Helge Bennike fra 4. regiment i Roskilde, at slippe med et kompagni soldater til Sverige med færgen fra Helsingør mod Hålsingborg med afgang kl. 10 00. Bennike havde den opfattelse, at også Sverige var blevet angrebet, og da kampen nu var opgivet i Danmark, ønskede Bennike med sine soldater at slippe

til Sverige, hvorfra de så kunne fortsætte kampen mod tyskerne.

Efter ankomsten til Sverige opdagede Bennike, at Sverige ikke var blevet angrebet, hans soldater blev så interneret, og i løbet af maj måned blev de sendt hjem til Danmark. For enkelte af Bennikes folk lykkedes det at slippe via Norge til England, men ellers blev alle returneret. Hvis der har været folk i Brigaden, der også har været med Bennike, så har de derfor næppe været i Sverige i den mellemliggende tid.

Sailor Jens Aksel Aakjær's memoirs 1940-1945

SUMMARY

The memoirs of a sailor called Jens Aksel Aakjær from his voyages in domestic waters in the period 1940-1945. The manuscript was donated to the museum by his family in 1998.

The author was very young during World War II and sailed as an apprentice the first few years.

His second ship was the M/S LICA MÆRSK, which sailed in the North Sea, for example to Rotterdam or Bremen where they used to sail in convoys of 8 -10 ships. In German waters the ship was boarded by German soldiers, and during the General Strike in Denmark in 1943 the ship was kept isolated from the outside world and the crew kept in ignorance of what was happening for several days. The author's tasks on board were cleaning, serving the rest of the crew and working as a peggy after meals, which were placed with morning coffee from 06.30-07.00, 10 o'clock coffee at 10.00, dinner at 12.00, afternoon coffee 15.00-15.30 and supper at 17.00. The mess quarters had to be scrubbed and cleaned after each meal.

During the war years the author signed on with several A. P. Møller ships in the domestic traffic to Norway, Sweden, Germany and Holland. With these ships he came under fire several times and experienced bombs falling in the harbour nearby, as his ships experienced the war at close quarters in German and Dutch harbours. On these occasions the ship's crew went into air-raid shelters ashore. In 1944 he served for a while on the S/S NORDBORG, which lay in Århus. This ship belonged to the Dannebrog Shipping Company, which later became his place of work for a period of 35 years.

Later in 1944 he signed on with the S/S SEINE, which belonged to DFDS.

When the ship was in Copenhagen Aakjær always had the night watch and he observed the mate and the customs officer bringing civilians aboard, hiding them from the Germans and later putting them ashore on Swedish territory. There were some very tense moments when the ship was being examined or when the route was changed and the ship put into harbour in Norway instead of Sweden. During a stay in Gothenburg in 1944 Aakjær and a friend of his jumped ship and joined up with the Danish Brigade in Sweden.

In the middle of April 1945 the Danish Brigade was removed to a forest near Neberød in Skåne in order to be closer to Denmark, where the collapse of the German occupation forces was expected at any time. The volunteers were billeted here in 12-man tents, and the battalion was fully equipped with transport corps and Lottekorps (Women's Voluntary Army Corps). Up until now these corps had been in training at other locations in Sweden. On May 2nd 1945 the whole battalion marched out on a large-scale military exercise, where "the enemy" was a Swedish battalion. This exercise lasted until 10 a.m. on May 4th and the troops were back in camp by approximately 2 p.m. But by 8 p.m. the same evening reports were being received of the German capitulation in Denmark. They were given orders to move out at midnight, but of course nobody was able to sleep. Around midnight they began striking camp and packing, and at 3 a.m. on May 5th the first units set off towards Helsingborg to be ferried over to Elsinore.

U.S. Virgin Islands 2007 – Galathea 3 ekspeditionen

Denne artikel har en forhistorie. En forhistorie, der strækker sig over 40 år, og både fungerer som udgangspunkt og spejl. I 1967 rejste Handels- og Søfartsmuseets daværende museumsinspektør, dr. phil. Henning Henningsen til U. S. Virgin Islands, de tidligere dansk vestindiske øer, for at deltage i festlighederne i forbindelse med fejringen af 50-året for overdragelsen af øerne til USA den 31. marts 1917. Henningsen publicerede efterfølgende en artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog, hvori han med stor sans for detalje og akkuratesse præsenterede et billede af øerne.

I 2007 rejste Galathea 3 ekspeditionen ud i verden og kom på vejen forbi U.S. Virgin Islands, hvor der blev ophold i lidt over to uger. På denne del af ekspeditionen var nærværende artikels forfatter i Henning Henningsens' fodspor og oplevede øerne med næsten samme optik, men med fire årtiers forskel. Denne artikel giver med andre ord et billede af forskelle og ligheder igennem tid i en tidligere dansk tropekoloni.

Indledning

I marts måned 1967 sad en dansk museumsinspektør i en flyvemaskine et sted over Det Caribiske Øhav.¹ Han skrev senere om, hvordan øhavet under ham virkede smukt, azurblåt og dragende, og hvordan hans rejsemål, de tidli-

gere dansk vestindiske øer, dukkede op som pukler i horisonten. Henning Henningsens' beskrivelse er stadig den dag i dag rammende, når man rejser til de tidligere kolonier med fly. Havet er næsten uskyldigt blåt, og man aner hvert et koralrev under havets overflade. Henningsen må have haft god stedsans, kort eller blot taget sig visse litterære friheder, for sidder man i dag i flyveren, er der faktisk meget tvivl om, hvad der nu er hvad. Øerne i dette smukke havområde er mange, og selv en erfaren kortkender kan ikke altid skelne det ene fra det andet. Indflyvningen til St. Croix blæser imidlertid enhver tvivl væk. I det øjeblik man krydser den vestlige kystlinje, ser man tydeligt Frederiksted under sig med sine lange lige gader på kryds og tværs og helt nede ved vandlinjen fort Frederiksværn som et tydeligt levn fra den danske kolonitid. Mod nord aner man højdedragene, kaldet Maroon Hills, hvor de bortløbne slaver i sin tid slog sig ned i sikkerhed for de hvide slaveejere. Flyet sætter hjulene på jorden, og kort efter er man ude i varmen og slæber sig i små grupper mod lufthavnens skyggefulde ankomsthale.

Vores gruppe, der udgjordes af forskere fra Syddansk Universitet, samt Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg bestod af Bo Ejstrud, der var



Foto optaget af Henningsen i 1967 visende den lutheranske præstegård og den tidligere danske skole i Christiansted.

Foto Henning Henningsen for H&S

Photo taken by Henningsen in 1967 showing the Lutheran vicarage and the former Danish school in Christiansted.

Photo Henning Henningsen for DMM

ekspeditionsleder, derudover kulturgeografen Niels Nielsen og historikeren Maibritt Bager, samt nærværende artikels forfatter. Gruppen, der var en af de landbaserede grupper inden for Galatheaprojektet, havde under titlen “St. Croix i fortid og nutid”, samlet to delprojekter. Det ene af disse, forestået af Bo Ejstrud og Niels Nielsen, var centreret om landskabshistorie og kulturmiljø. Med udgangspunkt i det meget detaljerede kortmateriale, der eksisterer for øerne fra 1750 og frem, samt de ligeledes godt dækkende skattelister, der regelmæssigt blev lavet for hver plantage, havde projektgruppen som et af sine primære forskningsmål at rekonstruere landskabets udvikling igennem de sidste 250 år. Det andet delprojekt, der blev varetaget af



Buegangen ved den lutheranske præstegård i Christiansted, hvor der i dag er indrettet flere forskellige butikker primært med fokus på souvenirsalg.

Foto M. K. Søndergaard

Colonnade at the Lutheran vicarage in Christiansted, which today has been turned into several different shops primarily focused on souvenir sales.

Photo M. K. Søndergaard

Maibritt Bager og nærværende artikels forfatter, havde i lighed med forannævnte projekt de historiske påvirkninger som det centrale omdrejningspunkt, men dette med særligt fokus på det marine miljø, og helt specifikt koralrevene omkring øerne.

Da Henning Henningsen i sin tid ankom til U. S Virgin Islands havde han særligt øje for, hvad der var tilbage af danskheden efter halvtreds år under amerikansk styre. Det samme blik retter man uundgåeligt selv, når man ankommer som en del af en officiel dansk ekspedition. Et af omdrejningspunkterne i nærværende artikel bliver derfor, efter et par korte afsnit om øernes historie og geografi, hvad der halvfems år efter øernes overgang til nyt styre findes til-

bage af danskheden sammenlignet med de øer, som Henningsen oplevede i 1967. Præcis som i Henningsens artikel bliver dette gjort via afstikkere til emner som eksempelvis forskellene mellem øerne, slaveri og racespørgsmålet, maden, transporten og ikke at forglemme et af øernes hovedprodukter: den caribiske rom.

En kort historik

U. S. Virgin Islands, det tidligere Dansk Vestindien, omfatter øerne St. Thomas, St. John og St. Croix, samt en rig mængde ubeboede småøer.² St. Thomas blev erhvervet i 1671, St. Jan i 1718, og sidstnævnte ø købtes af Frankrig i 1733. Efter den danske overtagelse kom der langsomt gang i koloniseringen af øerne. Væsentlige skridt i denne retning var det, at den danske stat i 1755 købte samtlige af det Vestindisk-Guineiske Kompagnis besiddelser og dertil, i 1765, åbnede St. Thomas' havn for alle danske skibe og gavhandlen fri for alle, kombineret med, at der et par år senere indførtes forholdsvis mådeholdne toldafgifter. Det lykkedes med disse initiativer at gøre St. Thomas til et naturligt midtpunkt for handlen i Vestindien med en heraf blomstrende velstand til følge. Denne udvikling blev yderligere fremmet af den nordamerikanske frihedskrig fra 1775 til 1783.

Det var sukkeret, der var krumtappen i den store vestindiske ekspansion. Allerede omkring 1750 var St. Croix under opdyrkning af omkring 250 planterfamilier, der havde etableret over 50 sukkerværker. For disse familier skabte de lempeligere toldafgifter og udefra

kommende påvirkninger hurtigt et eventyr, hvor sukker og rom i fællesskab gav stor økonomisk opgang. Samtidigt hermed genereredes også vækst og velstand hjemme i helstaten, hvor romproduktionen, der var centreret i Flensborg, gav basis for, at flere hundrede rommærker, kunne konkurrere mod hinanden. I forbindelse med englandskrigene blev de dansk vestindiske øer besat af England i 1801 og igen 1807 til 1815. Den engelske periode betød ikke noget væsentligt afbræk i øernes udvikling. St. Thomas' handel fortsatte med at vokse i de efterfølgende år. Derimod gik velstanden på St. Croix tilbage, hvilket i høj grad var beroende på, at mange plantageejere enten måtte søge lån hos regeringen eller helt opgive deres plantager. Dette skete blandt andet som et resultat af, at der fra 1803 var blevet standset for indførelsen af slaver, og endvidere at der fra begyndelsen af 1830'erne gjordes forberedelser til helt at afskaffe slaveriet. En anordning fra 1847 godtgjorde, at slaveriet helt skulle ophøre i 1859. Løftet vakte forhåbninger, men samtidigt florerede også oprørske tanker. På de engelske øer var slaverne blevet frigivet allerede i 1834, og tanken om selvstændighed bredte sig herefter hurtigt i Caribien. På de spanske øer gjorde befolkningen oprør mod kolonimagten og små selvstændige stater dannedes. Den 2. juli 1848 udbrød der uroligheder på St. Croix, og trods det, at disse formentlig kunne være blevet dæmpet af myndighederne, valgte generalguvernør von Scholten, der havde styret øerne siden 1827, den følgende dag at frigive slaverne. Den uvilje, som dette initiativ skabte

blandt de tilbageværende plantageejere, gjorde, at von Scholten måtte forlade øerne og en ny styrelse i 1849 udsendes fra Danmark for at få orden på plantageejernes fremtidige stilling. Det vederlag, som ved denne mellemkomst kom til udbetaling fra den danske rigsdag som kompensation for tabet ved slavernes frigivelse, rakte slet ikke til. Plantageejernes forhold forværredes yderligere af, at det europæiske roesukker gav stadig større konkurrence. Med dampskibenes ankomst fik St. Thomas en vigtig placering som kulstation, men efterhånden som brændstoføkonomien i dampskibe blev forbedret, blev det mindre attraktivt at anløbe St. Thomas. Efter forskellige nyordninger oprettedes i 1863 to koloniråd, et for St. Croix, og et for de to andre øer, der begge fik lovgivende myndighed i særlige sager.

Kort efter, at øerne på denne måde havde opnået et vist selvstyre, syntes nye muligheder at åbne sig for dem. I 1865 fremsatte den nytiltrådte præsident Lincoln et tilbud om at købe øerne af Danmark. Tilbuddet førte efterfølgende til lange underhandlinger, som i 1867 afsluttedes med en traktat, hvorefter St. John og St. Thomas skulle afstås til USA mod en sum svarende til omtrentligt 27 mill. kr. Tanken var, at et salg af St. Croix skulle følge efter, når der var truffet de fornødne aftaler med Frankrig, som ved salget af øen havde betinget sig forkøbsret, hvis Danmark ville sælge øen. Øernes befolkning billigede salget ved almindelig afstemning, og Rigsdagen gav sit samtykke, men i Nordamerika opstod der modvilje mod købet, og i 1870 bortfaldt traktaten. De følgen-

de årtier kæmpede øerne med at få økonomien til at hænge sammen. Flere plantager solgtes i disse år til spotpriser, og plantageejernes forhold blev fortsat forringet. Tilbagegangen vedblev, uden at regeringen gjorde alvorlige forsøg på at genoprette øernes økonomi. Det var ikke til megen hjælp, at der fra statskassen stadig ydedes forskud til dækning af øernes udgifter således, at øerne ved 1900-tallets begyndelse skyldte cirka ti mill. kr. til moderlandet. Efter endnu et forlist salgsforsøg ved det nye århundredes begyndelse blev der endeligt i 1916 sluttet overenskomst med USA om øernes salg mod en sum af cirka 100 mill. kr. Efter indgået overenskomst med amerikanerne sluttede Danmarks historie i Vestindien endegyldigt den 31. marts 1917. Begivenheden fik ikke megen officiel omtale i samtiden, hvilket dels skyldtes, at Første Verdenskrig rullede for fuld kraft uden for døren, dels var betinget af en række partipolitiske forhold hjemme i moderlandet. Selve overdragelsesceremonien var en pompøs affære med gallauniformer, orkester og salutter. En af de aktører, der deltog i ceremonien, kommandør og eks-guvernør Henri Konow, skrev senere herom: "Det var sikkert et af de trangeste Øjeblikke i mit Liv, da jeg havde at udføre den danske Regerings Ordre at nedhale vort gamle Flag, som i 250 Aar havde vejet i Dansk Vestindien, og jeg havde al min Selvbeherskelse behov for at kunne udføre den".³

De første årtier under amerikansk styre bragte ikke meget nyt; i stedet var det som om øerne langsomt blev glemt. I tiden efter



Den gamle danske toldbod på Havnepladsen i Christiansted, hvor der på Henningsens tid var indrettet bibliotek.

Foto Henning Henningsen for H&S

The old Danish toll booth in the harbour square in Christiansted, which in Henningsen's time served as a library.

Photo Henning Henningsen for DMM

Anden Verdenskrig øgedes ganske vist den amerikanske interesse for de små caribiske øer langsomt, fortrinsvis i form af investeringer fra private firmaer. Øernes politiske stilling inden for de Forende Stater var imidlertid et tilbagevendende diskussionspunkt og årsag til en udpræget bitterhed hos øernes befolkning. U. S. Virgin Islands var – og er stadigvæk – *unincorporated territory*, hvilket i realitet betyder, at øerne er styret af den amerikanske regering, og ikke har en fuldt ud ligeværdig repræsentation i Washington. Øernes beboere har heller ikke



Bygninger på den fredede havneplads i Christiansted. I forgrunden vejerboden.

Foto M. K. Søndergaard

Buildings in the protected harbour square in Christiansted. In the foreground is the weighhouse.

Photo M. K. Søndergaard

valgret ved præsidentvalgene, men kan dog stemme ved primærvalgene. Endvidere blev øernes guvernør frem til 1970 udpeget af præsidenten og ikke valgt af folket. Dette er siden ændret således, at der hvert fjerde år vælges en territorial guvernør. Den nuværende guvernør John P. deJongh, Jr., der tiltrådte i januar 2007, er den syvende i rækken. Øerne sorterer under det amerikanske indenrigsministerium og har et lovgivende senat på 15 medlemmer, hvoraf syv er fra St. Croix, syv fra St. Thomas og den sidste fra St. John. Selv om øboerne har ameri-



Udsigten fra Salt River Bay Estate, som Henningsen så denne i 1967.

Foto Henning Henningsen for H&S

View from Salt River Bay Estate, as seen by Henningsen in 1967.

Photo Henning Henningsen for DMM

kansk borgerret, står øerne uden for det amerikanske toldområde, hvilket på ingen måde opfattes som en ulempe. Øerne er frihandelsområde, hvor prisen på importerede varer er meget lav, hvilket er en stor fordel for øerne, som via denne ordning har mulighed for at tiltrække millioner af købelystne turister hvert år. Turismen – nærmere bestemt cruiseturismen – er i dag øernes altoverskyggende hovederhverv. I den amerikanske bevidsthed har øerne således i de sidste små hundrede år udviklet sig fra at være nogle fjerne øer, under fremmed styre, til et attraktivt og eksotisk rejsemål.



Udsigten fra Salt River Bay Estate anno 2007.

Foto M. K. Søndergaard

View from Salt River Bay Estate in 2007.

Photo M. K. Søndergaard

Øerne

St. Thomas

St. Thomas har et areal på knapt 86 km² og er med Henningsens ord nærmest formet som en langagtig bjergryg. Den er 21 km lang og seks km på det bredeste sted. Inden for dette område bor der cirka 51.000 mennesker. Øen er som de andre øer ganske bjergrig, og begiver man sig af Mafolie-vejens hårnålesving op til bjergkammen, hvis højeste punkt er 516 meter, åbenbarer der sig et flot udsyn over de omkringliggende havområder og små klippeøer: Hans Lollik øerne (store og lille), Kakerlak- og

Fårekyllingøerne, for blot at nævne nogle. Helt ude i horisonten mod syd anes endvidere St. Croix' savtakkede profil. For ens fødder ligger øens hovedby Charlotte Amalie, der er omdrejningspunktet for den imponerende turiststrøm, der hvert eneste år kommer til øerne.

Charlotte Amalie er fælles administrationsby for U. S. Virgin Islands, og det er derfor her man finder senatsbygningen, som har til huse tæt ved havnefronten i en meget smuk tidligere dansk kaserne. De arkitektoniske levn fra danskertiden var netop et af de forhold, som Henningsen gav megen opmærksomhed under sit ophold. Henningsen bemærkede, hvordan Charlotte Amalie, og for den sags skyld, Christiansted og Frederiksted på St. Croix virkede særdeles hjemlige i deres arkitektur. Særligt fremhævede Henningsen, at husene med deres enkle og smagfulde stil virkede danske, og i samme retning virkede farverne, lyse hvide, grå, gule, rosa, okseblodsrod og grønne, som husene var kalket i. Henningsen gik endog så langt som til at plædere for en særlig dansk *colonial style*, der havde klare rødder til den danske klassicisme.

Bygninger og gadenavne er fortsat et af de elementer, som springer i øjnene, når man i dag bevæger sig rundt i Charlotte Amalie. Allerede i det øjeblik, man åbner turistbrochuren, opstår en fornemmelse af noget trygt og hjemmekendt. Medens øjnene glider på kryds og tværs af det lille bykort strejfes navne som; Toldbodgade, Nygade, Lille Grønnegade, Kongens Gade, Krystalgade og Vimmelskaftet, alle i let amerikaniseret version, men dog stadig nemt

genkendelige. Også i byens butikker møder man, præcis som Henningsen også beskrev det, varer med relation til Danmark; danske møbler, dansk porcelæn og danske nydelsesmidler som øl, snaps og cigaretter. Styrer man ind i en af de mange små butikker, skorter det absolut heller ikke på venligheden, når det opdages, at man er fra Danmark. Forfatteren oplevede ved én lejlighed en lokal forretningsmand insistere på at sælge en flaske Aalborg Akvavit til absolut spotpris og fandt det næsten ubegribeligt, at en dansker ikke fandt dette tilbud lokkende en dag med bagende sol og en temperatur på omkring de 27 grader. Selvom sådanne møder kan kalde på smilet, er der ingen tvivl om, at både forretningslivet og byen har forandret sig i de forgangne fire årtier.

De danske varer er stadig på hylderne, men det er tydeligt, at andre produkter er kommet mere i forgrunden. Udover alskens slags souvenirs, der ivrigt udbydes af højtråbende sælgere på næsten ethvert gadehjørne, er luksusprodukter som parfume, juveler, smykker og ure meget i fokus. I eksklusive luftkonditionerede butikker med indtil flere sikkerhedsvagter forhandles og tinges der om prisen på disse varer, der som oftest sælges til de mere velbeslåede amerikanske cruiseturister. I de små sidegader, der løber fra Dronningens Gade (Main Street) ned mod havnefronten og, hvor der i ældre tid var en rig varetransport fra de forskellige varehuse, findes i dag det ene forretningsstrøg efter det andet, fyldt med restaurationer og butikker. Den charme, som trods travlhed og turistmylder stadig skinnede igennem i Henning-

sens beskrivelse, er i dag vanskelig at genfinde i gadebilledet, der måske med undtagelse af de gamle danske bygninger, samt de danskklingende gadenavne, mest minder om så mange andre travle turistdestinationer.

Bliver ens forestillinger om "den gamle danske tropekoloni" måske lidt skuffede, er det stadig muligt at falde over små spændende oplevelser. Slentrer man igennem Dronningens Gade forbi Store Tværgade og ud i byens østlige kvarterer, der er noget mindre overrendte end byens centrale handelsstrøg, kan man, som forfatteren, være heldig at løbe på et lille improviseret marked, hvor det tydeligvis kun er de lokale, der kan begå sig. Står man lidt i skyggen og observerer, hvad der sker, kan snakken pludseligt begynde, og inden længe kan man være involveret i forhandlingen om et parti eksotiske fisk. Højest overraskende kan ordstrømmen pludseligt bryde over i franske gloser. Øens fiskerbefolkning udgøres nemlig for hoveddelen af resterne af den oprindelige franske befolkning, og der værnes stolt om traditionerne og sproget. Som det er med fiskere verden over, kan synet af et kamera vækker stort postyr, men når sagen og sammenhængen forklares, er man hurtigt inviteret ind i det nærmeste baglokale for at se flere farvestrålende fisk.

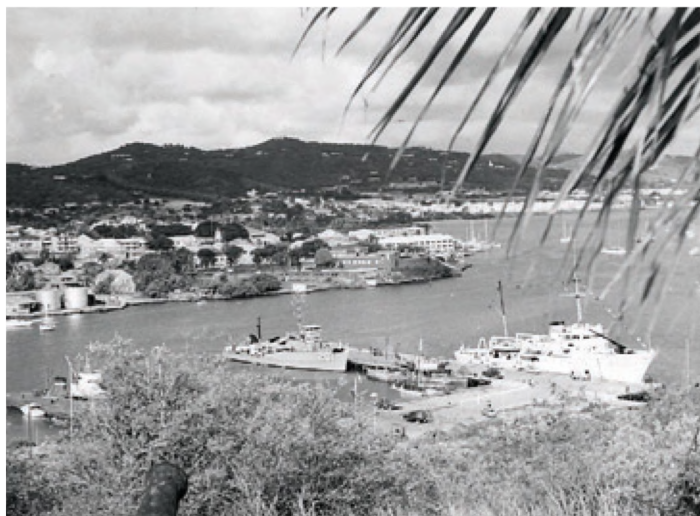
Søges tid til tanke og eftertanke er byens kirkegårde et besøg værd. Disse er, som Henningsen også bemærkede, langt fra så velplejede som vores, men virker trods dette stærkt for den historisk interesserede, fordi man her kan gå fra gravsten til gravsten og næste blade i St.

Thomas' historie. En særlig oplevelse kan man få på den østlige kristne kirkegård, hvor der i et hjørne findes samlet eftermæler og gravsten over danske embedsmænd og søofficerer. I midten står monumentet for søhelten fra Sjællands Odde, C. V. Jessen, der i mange år sejlede i Vestindienfarter, og som i 1823 døde som guvernør på St. Thomas.

St. John

Fra Redhook på St. Thomas går der en fast ruteforbindelse til St. John (i danskertiden kendt under navnet St. Jan). Turen er smuk og afvekslende og bringer én tæt på klippekysten og flere af de mange små klippeøer, der findes i området. St. John er den mindste af de tre øer og er kun tolv en halv kilometer lang og ni kilometer bred, i alt lidt over 50 km², og er næsten et stort bjerg med dybt furede sider ned mod kysten. Allerede da Henningsen gæstede øen, var størstedelen af denne blevet udlagt som nationalpark. Det skete i 1956, da Rockefeller Foundation købte en stor del af øen og gav denne til det amerikanske folk under forudsætning af, at naturen blev beskyttet mod videre menneskelige påvirkninger. Den resterende del af øen, Caneel Bay Resort, drives på lejebasis, idet det reelt er nationalparken, der ejer jorden. Nationalparkens grænser indbefatter 75 procent af øen, men forskellige privatejede områder inden for parkens afgrænsninger reducerer det aktuelt ejede landareal til omkring 60 procent.

I kraft af, at det meste af St. John er udlagt som nationalpark, fremstår øen sine steder



Christiansted set fra Mount Welcome. Motivet optaget af Henningsen på 50-årsdagen for danskernes overdragelse af øerne til amerikanerne.

Foto Henning Henningsen for H&S

Christiansted seen from Mount Welcome. Motif photographed by Henningsen on the 50th anniversary of the transfer of the islands from Danish to American rule.

Photo Henning Henningsen for DMM

ganske urørt og jomfruelig. Nogle af de mest populære strande i Caribien findes ved øens nordkyst. Mest kendt af disse er Trunk Bay, der flere gange er blevet valgt som en af de bedste strande i verden. Det forhold, at der er tale om nationalparkområde, gør, at disse vindunderlige strande alle er åbne for offentligheden og fri for hoteller og resorts. Det meste af den øvrige kyst, fortrinsvis mod nord og øst, er privat ejet og hjemsted for flere afsondrede og luksuriøse villaer. For det knapt så velbeslåede publikum stiller den nationale park service to områder



Nutidigt motiv med udsigten fra Mount Welcome ud over Christiansted.

Foto M. K. Søndergaard

Present-day motif with the view from Mount Welcome overlooking Christiansted.

Photo M. K. Søndergaard

til rådighed for overnatning langs strandene ved henholdsvis Maho Bay og ved Cinnamon Bay. Det er ikke kun strandene på St. John, der er unikke. Øens koralrev, der blev fredet i 2001, udgør i dag en attraktion i sig selv og byder på flere sjældne undervandsoplevelser, som blandt andet muligheden for at svømme med havskildpadder. St. Johns uberørte natur og muligheden for at være afsondret for omverdenen gør øen til det foretrukne rejsemål for mange naturelskere og nygifte par på bryllupsrejse.



Billede af Whim Estate anno 1967.

Foto Henning Henningsen for H&S

Picture of Whim Estate in 1967.

Photo Henning Henningsen for DMM



Billede af Whim Estate anno 2007. Som det var tilfældet, da Henningsen var forbi, fungerer stedet i dag stadig som et meget levende og spændende plantagemuseum.

Foto M. K. Søndergaard

Picture of Whim Estate in 2007. Today it still functions as a very lively and exciting plantation museum, just as it was when Henningsen came past.

Photo M. K. Søndergaard

Den skønhed og romantik, der i dag præger øen, røber ikke meget om øens spændende, men også blodige fortid. Øen blev koloniseret for første gang i 1718 af det Vestindisk-Guineiske Kompagni. I 1733 blev St. John et af de første steder, hvor et større slaveoprør brød ud. I seks måneder lykkedes det for slaverne at overtage og holde øerne, indtil danskerne med hjælp fra franskmændene på Martinique atter fik overtaget over øerne. Mange slaver valgte ved denne lejlighed at begå selvmord ved at springe ud fra klipper frem for at vende tilbage

til slaveriet. Det var en generel tro blandt slaverne, at de efter døden ville vende tilbage til Afrika. Næppe mange af de sommergæster og turister, der i dag besøger øen, tænker på de mange menneskeskæbner, der er blevet afgjort så tragisk og pludseligt på dette smukke sted.

St. Croix

St. Croix er den største af de tre øer og har en størrelse, der nogenlunde svarer til Lolland. Fra Point Udall, der regnes for USA's østligste punkt, til Frederiksted på øens vestkyst er der

cirka 33 kilometer. På det bredeste sted er øen omtrent otte kilometer bred. Der bor i alt cirka 53.000 mennesker på øen, der i geografien ligner de andre bjergrige øer, men samtidigt adskiller sig fra disse ved også at have frugt-bare sletter, hovedsageligt i øens vestlige del, og det var, som også Henningsen skriver, her de gamle sukker- og (mod øst) bomuldsplan-tagerne især lå.

Den sidste sukkerplantage blev lukket i 1966, men de gamle sukkermøller, fabriksbyg-ninger, slavehytter og hovedbygninger, som oftest i ruiner, ses stadig overalt på øen. Det gælder endvidere, ligesom på Henningsens tid, at store dele af øen fortsat er dækket af de lysegrønne sukkerrør, der kan blive ved med at vokse vildt i mange år. Henningsen havde under sit ophold held til at træffe på en dan-sker, Kaj Esmann, der fortsat dyrkede et par acres med sukkerrør og fik her lov til at sætte tænderne i de seje, men sødmefyldte stumper rør. Dengang filosoferede Henningsen over, hvor længe denne oplevelse stadig ville være mulig. Det er den stadig i dag. Lige ved Center-line Road, der strækker sig fra øens vestkyst i retning mod øens hovedby Christiansted, fin-des en lille mark med sukkerrør, hvor der fra et lille undseeligt skur i vejsiden sælges frisk sukkersaft presset direkte ud af rørene, me-dens man venter.

Videre ad Centerline Road på vej mod Christiansted passeres på højre side planta-gen Golden Grove, der i dag huser øens uni-versitet. University of the Virgin Islands blev grundlagt på St. Thomas i 1962 og fik sin før-

ste filial på St. Croix i 1964. I dag har univer-sitet cirka 2.500 studerende og huser en række forskningscentre med fokus på bl.a. vandres-sourcer, det marine miljø og landbrug. Begiver man sig ind på campusområdet, fører vejen ned ad en flot og lang palmeallé med velple-jede græsplæner på begge sider. Hist og her ses en silkehejre spankulere rundt. Disse krid-hvide majestætisk udseende fugle forekommer relativt almindeligt på øen. Følges vejen helt frem til enden, havner man foran det gamle Golden Grove estate, som i dag huser nogle af universitets kontorfaciliteter. Herfra er der et flot udblik ud over det meste af campus.

Atter tilbage på vejen er der kort efter cam-pus mulighed for at dreje mod syd og tage ru-ten mod Henry E. Rohlson International Air-port – for kort efter atter at dreje i retning mod Christiansted. Følges denne vej, kommer man tæt forbi Hovensa Oil Refinery, som er et af ver-dens største olieraffinaderier, ejet og opereret af det fortrinsvis amerikanskbaserede Hess Oil. Uagtet, hvornår på døgnet turen gøres, er der en meget kemisk “duft” i luften, der ikke efter-lader tvivl om anlæggets funktion. Gøres turen endvidere ved aften- eller nattetide bidrager de mange lys, glinsende rørledninger og åbne afbrændingsflammer til en næsten futuristisk illusion. Da anlægget blev etableret i begyndel-sen af 1960'erne, affødte det i øvrigt en omfat-tende debat blandt de lokale, ikke mindst fordi det blev anlagt midt i et følsomt mangroveom-råde. Lokale forskere estimerer, at siden 1960 er omkring 75 procent af øens oprindelige mangroveområder gået tabt, og i den sammen-

hæng har store anlægsarbejder som Hovensø har spillet en central rolle. Øens sydlige kyst, hvor der tidligere var flere frodige mangrover spækket med et mylder af fisk og et varieret fugleliv, er et tydeligt eksempel på denne udvikling. Ud over Hovensø, er kysten hjemsted for et stort romdestilleri, Cruzan Rum, samt et par luksushoteller, der alle direkte eller indirekte har bidraget til at reducere mangroveområderne. Også øens unikke marine miljø har været under påvirkning fra disse anlægsarbejder, men danner alligevel i dag fortsat rammerne for en omfattende dykkerturisme.

På havnefronten i Christiansted er det tydeligt, at dykkerturismen er en stor aktivitet. Mange steder er det internationale dykkerflag, der gerne markerer en dykkerbutik, hejst. Fra Christiansted til den undersøiske nationalpark ved Buck Island er der lidt under en times sejlads, og det er især det, der trækker dykkere til området. Christiansted har meget at byde på i sig selv. Her findes en række historiske bygninger fra danskertiden. Sætter man sig på en af bænkene på den gamle havneplads, kan man nyde en fantastisk udsigt ud over de mange store luksuriøse lystfartøjer, der ligger fortøjet ved bøjerne i bugten. Selve havnepladsen er fredet og rummer en interessant samling af bygninger. Mod øst ligger fort Christiansværn med sine metertykke mure kalket i okseblodsrod farver med hvide felter. Ved siden af fortet ligger toldbygninger, der oprindeligt opførtes i 1751, men ombyggedes i 1830. Lige overfor ses den tidlige vejerbod. En anden bygning, der falder i øjnene, er den

lutheranske kirke, der byggedes i 1750'erne, men i 1790'erne fik tilføjet et smukt kirkespir. Byens hovedgade er Kongensgade, og det er her, øens største bygningsværk, Peter von Scholtens guvernementshus, ligger. Huset er et trefløjet anlæg med et smukt haveanlæg med springvand. Henningsens beskrivelse af stedet kan stå uforandret frem til i dag, også når han beskriver fornøjelsen ved at være til fest i den imponerende balsal, som mange af deltagerne i Galathea 3 ekspeditionen var det.

St. Croix er i modsætning til St. Thomas meget rolig og endnu ikke meget præget af turismen. I flere rejseguides nævnes det, at der ikke findes mange aktiviteter på St. Croix, men at der er helt fantastiske strande, og øen indbyder til afslapning og en kølig drink med den lokale rom. Det anderledes tempo mærkes i særdeleshed i Frederiksted på øens vestkyst. Her er det næsten, som om tiden står stille. Henningsen beskrev byen som en stille provinsby, men er også en juvel med sine mange velholdte huse og bygninger. Centralt blandt disse er fortet Frederiksværn, hvor Frederik den Femtes dobbeltmonogram med årstallet 1760 endnu hænger på den rødkalkede mur. Det var her, von Scholten første gang i 1848 oplæste deklARATIONEN om slavernes frigivelse, og det var her udenfor skibene lå på den åbne red og lastede sukker og rom. Fortet fremstod netop i den tid, hvor Galathea 3 ekspeditionen var forbi, ekstra imponerende, idet et hold murerlærlinge fra teknisk skole i Odense var ved at lægge sidste hånd på et større restaureringsarbejde gennemført med respekt for de gamle håndværkstraditioner. Endvidere



Det danske paradepalads, senatsbygningen i Charlotte Amalie, fanget i Henningsens linse.

Foto Henning Henningsen for H&S

The Danish parade palace, the Senate building in Charlotte Amalie, caught by Henningsen's lens.

Photo Henning Henningsen for DMM

bidrog det til den stemningsfulde atmosfære, at man fra vandbatteriet, hvor en række gamle danske jernkanoner stadig holder vagt, kunne skue ud mellem disse og se Galathea 3 ekspeditionsskibet VÆDDEREN liggende ved kaj med Dannebrog hejst.

Slaveri og racespørgsmål

Et af de spørgsmål, som i sin tid optog Henningsen meget, var danskernes fortid som slaveherrer. Det fremgår, hvis man læser lidt imellem linjerne hos Henningsen, at netop dette tema var et omdrejningspunkt i flere af



Senatsbygningen i Charlotte Amalie fanget i forfatterens linse en varm marts dag anno 2007.

Foto M. K. Søndergaard

The Senate building in Charlotte Amalie, caught by the author's lens a warm March day in 2007.

Photo M. K. Søndergaard

de samtaler, han havde med de lokale. Dengang – som nu – var slaveriet i danskertiden ikke et emne, man gik direkte til, men mere noget man kunne nærme sig, efterhånden som der kom fortrolighed i samtalen. En af de kontakter, Henningsen i sin tid havde, blotlagde et syn på danskertiden, hvor det fremhævedes, at danskerne måske ikke havde råd til at gøre storartede investeringer, men at de til gengæld gav en moralsk målestok i forhold til den demokratiske ånd. Videre blev det fortalt til Henningsen, at øerne med baggrund i den danske arv ikke prægedes af racediskrimination. Specifikt



Prospekt fra havnepladsen i Christiansted, som denne så ud, da dannebrog hejstes i forbindelse med 50-års jubilæet.

Foto Henning Henningsen for H&S

View from the harbour square in Christiansted as it looked when the Danish flag Dannebrog was hoisted on the occasion of the 50th anniversary of Transfer Day.

Photo Henning Henningsen for DMM

om slaveriet hed det, at der ganske vist havde været dårlige mennesker i fortiden, men at det dog var danskerne, der ophævede slavehandelen før nogen anden nation, og at von Scholten, som gav negrene fri i 1848, gjorde dette, længe før slaveriet blevet ophævet i Amerika.

Henningsen kommenterede selv på disse udsagn i sin artikel ved at bemærke, at en dansker naturligvis gerne hører sådanne ord, men at problemstillingerne syntes noget forenklet og vel mest udtalt i en venskabelig ånd. Henningsen har formentligt ret i sidstnævnte



Motiv fra havnepladsen i Christiansted, visende det sted, hvor 50-årsjubilæet blev fejret i 1967.

Foto M. K. Søndergaard

Motif from the harbour square in Christiansted showing the place where the 50th anniversary of Transfer Day was celebrated in 1967.

Photo M. K. Søndergaard

overvejelser, i hvert fald kan der ikke være tvivl om, at Henningsen også har bemærket den markante forskel mellem de hvide og de sortes levevilkår. En forskel, der i slutningen af 1960'erne, efter alt at dømme var noget større, end den er i dag, hvor der er sket markante forbedringer på en række områder. Dette gælder ikke mindst uddannelsesområdet.

Et indblik i de problematikker, der gør sig gældende i relation til slaveriet, fik man lejlighed til at opleve under opholdet på St. Croix. Det skete i forbindelse med, at der i et af de

andre landbaserede projekter på Galathea 3 ekspeditionen, "Voices from beyond the grave", styret af antropologen Pia Bennike fra Københavns Universitet, blev afholdt offentlig høring. Hensigten med denne høring var fra projektets side, dels at fremlægge det faglige grundlag for de udgravninger af slavegrave, som det var hensigten at gennemføre, dels at give lokalbefolkningen, ikke mindst de farvede, mulighed for at give deres mening til kende. Denne høring blev et spændende studie af flere forhold. Vores forskergruppe, der ingen part havde i sagen, deltog først og fremmest af nysgerrighed og ankom ledt af denne drift som nogle af de første. Velplaceret bagerst i salen kunne det observeres, hvordan den ene side langsomt blev fyldt af fortrinsvis hvide og den anden af fortrinsvis sorte. Derudover også, at når særlige vigtige talpersoner fra det sorte sub-kommunitet ankom, rejste de fleste af de sorte sig, og der blev givet udsagn for respekt ved nikken med hovederne og let klappen. Selve seancen indledtes herefter med en præsentation af projektet, hvorefter der blev fremlagt synspunkter fra et panel af interessenter. Salen blev herefter åbnet for spørgsmål og kommentarer, ganske som det kendes fra sådanne processer i Danmark. Den efterfølgende times debat var dog langt fra, som det kendes hjemmefra. Det var spektakulært at se, hvordan projektet og dets fortalere med akademisk rationalitet stod over for en række blændende sorte retorikere, der til fulde forstod at slå på det spirituelle og arven fra forfædrene. Med to vidt forskellige udgangspunkter rykkedes horisonterne forventeligt ikke ret meget.

Til gengæld kunne man, når man lyttede nøje til især de sorte talsmænds velformulerede argumenter, ikke ryste følelsen af misbilligelse af sig. Det at være hvid var i deres retorik næsten direkte ensbetydende med at være bærer af en syndefuld fortid. Pludseligt at føle sig uønsket på grund af hudfarve var en øjenåbnende oplevelse, når ens baggrund er konsensusdemokrati med trods alt begrænsede forskelle mellem de enkelte befolkningslag.

Den racemæssige problematik, som Henningsen fik udsagn for ikke eksisterede med henvisning til den særlige demokratiforståelse, som danskerne efterlod, er ikke meget anderledes på øerne, end den er mange andre steder. Det blev allerede inden afrejsen understreget af personer, der var mere rejsekyndige på øerne end vi selv, at der var områder og kvarterer, hvor man som hvid ikke skulle begive sig ud. Således rådet begav forskergruppen sig ikke i større omfang ud i disse områder. Enkelte ture blev det til, og sine steder blev der kigget både længe og meget direkte på forskergruppen, men kun et enkelt sted, i nærheden af den danske kirkegård i Christiansted, dristede en flok teenagedrenge i kådhed sig til at anråbe gruppen. Raceforskellene eksisterer, men det er et faktum, som ikke kan undre med tanke på historien og ikke mindst med tanke på de sociale forskelle, der trods forbedringer i de seneste årtier fortsat eksisterer.

Uden mad og drikke

Det siges populært, at uden mad og drikke dur helten ikke. Heltemod skal der undertiden

også til, når man sætter sig til bordet under fjerne himmelstrøg. Det ville ikke på nogen måde være retfærdigt at beskrive U. S. Virgin Islands som et sådant sted. Øerne byder på et væld af gode kulinariske oplevelser, og selv for de mest sarte af de danske maver er der intet at frygte ved at nyde de retter, der bydes på. Selv vand fra hanerne kan drikkes uden den helt store risiko for besværlige og ferieødelæggende maveonder.

Et aspekt ved øernes køkken, som gør heltemodet – eller måske snarere dumdristigheden – aktuel, er risikoen for uforvarende at få en alvorlig madforgiftning. Det forholder sig nemlig sådan, at nogle tropiske fisk, herunder også den på U. S. Virgin Islands meget spiste og velsmagende red snapper, undertiden kan være giftige. Der findes desuden ingen sikre metoder, hvormed det kan afgøres, hvornår disse fisk er giftige. I ældre tid – og i dag til stadighed hos nogle lokale – var det fast rutine, at give et stykke af fisken til hunden inden serveringen, hvis der var mistanke om, at fisken kunne være giftig. Blev hunden syg, var spørgsmålet afklaret, ellers var det mest erfaringerne fra tidligere, der var afgørende for, om man spiste en fisk eller ikke. Havde fisk fanget i et bestemt havområde på en bestemt årstid været årsag til forgiftning, undgik man som regel efterfølgende at fange fisk i samme område på samme tidspunkt. Trods alle slags forholdsregler er det i dag stadig sådan, at et dusin turister – og lokale – hvert år rammes af fiskeforgiftning.

Disse oplysninger om bordets glæder ændrede for et par dage valget af menu. Det æn-

drede dog ikke ved valget af foretrukket spisested, som efter et par dage blev et lille lokalt sted, *Blue Moon*, på Strandgade i Frederiksted. Herfra kunne man i palmernes skygge skue ud over havnefronten og samtidigt følge med i det dovne liv, der gled forbi på gaden. Både betjeningen og køkkenpersonalet gjorde stedet til et besøg værd i sig selv. Den filippinske kok, der viste sig at være en sand globetrotter, evnede med stor indlevelse, glæde og humor at fortælle om stort og småt fra såvel den store verden, som lokalsamfundet. Stedet var også netop attraktivt derved, at det var her de lokale – høj såvel som lav – kom og nød deres aftener. Særligt på de jazzaftner, der afholdtes med jævne mellemrum, kunne stedet være fyldt til bristepunktet. På sådan en aften kunne hele huset swinge, når lokale kunstnere med stort talent foldede sig ud på slaginstrumenter og trompet. Mad og drikke var lavet med indfølelse og kærlighed og sikrede, at vi altid fik sluttet vores lange og varme arbejdsdage på god facon. Ordene om, at mad næsten mere end noget andet evner at forene, kom særligt på dette sted til sin ret.

En særlig kulinarisk oplevelse under vores ophold må imidlertid tilskrives et andet lokalt spisested på *Rainbow Beach* lidt nord for Frederiksted. Siddende ved borde placeret direkte på stranden nød vi en fantastisk aften med en enestående fiskeret. På himlen stod Sydkorsset højt, og under palmerne i stearinlysens skær kunne vi opleve, hvordan en fuldt oplyst VÆDDEREN gled forbi blot få hundrede meter fra kysten på sin vej ud for at lave dybhavsun-



Billede af plantagen Golden Grove set fra Centerline Road.

Foto Henning Henningsen for H&S

Picture of the Golden Grove plantation as seen from Centerline Road.

Photo Henning Henningsen for DMM

dersøgelser i farvandet mellem St. Croix og St. Thomas. Det var på flere måder et smukt og næstende bevægende syn.

At rejse er at leve

Transporten til og mellem øerne er et kapitel for sig. Historisk har øerne altid været afhængige af transport ad søvejen. Det var kutyme, at sejladsen fulgte orkansæsonen, således at de fleste skibe ankom og afrejste om foråret. Det betød en begrænset kommunikation med Danmark, og det betød, at det kun var om foråret, man kunne få de varer, der ikke blev dyr-



Billede af den tidligere plantage Golden Grove, der i dag huser University of the Virgin Islands.

Foto M. K. Søndergaard

Picture of the former plantation Golden Grove, which today houses the University of the Virgin Islands.

Photo M. K. Søndergaard

ket på øerne. I 1760'erne bedredes situationen en smule, da der indførtes regelmæssig sejlads mellem Danmark og øerne, og i 1781 skete endnu et fremskridt, da alle skibe fik indført postvang.

Da Henningsen gæstede øerne, stod transport ad søvejen ikke længere som et centralt led i infrastrukturen. Faktisk var der – bortset fra en lille motorbåd mellem St. Thomas og St. Jan – hverken skibsforbindelse til eller mellem øerne mere. I stedet foregik al transport med flyvemaskine, og mellem St. Thomas og St. Croix med vandflyver. Til øerne kunne man



Et husmotiv fra Kongens Gade, Frederiksted, der viser den meget fine byggestil, Henningsen fremhævede som særlig for byen.

Foto Henning Henningsen for H&S

Motif of a house from Kongens Gade, Frederiksted, which displays the very elegant building style that Henningsen pointed out as a speciality of the town.

Photo Henning Henningsen for DMM

kun komme ad luftvejen, hvor der til gengæld var regelmæssige forbindelser til San Juan i Puerto Rico og en række andre øer, samt direkte til USA.

Øernes nutidige infrastruktur er blevet udbygget en del i forhold til den situation, som Henningsen oplevede. Ruten mellem St. Thomas og St. Jan eksisterer stadig, men sejlede i den periode, hvor Galathea 3 var forbi, efter reduceret fartplan, idet den ene af rutens to både var forlist på et koralrev. Ankom man derfor i disse dage med vandflyveren fra St. Croix til



Samme motiv optaget fyrré år senere viser, at der stadig hersker respekt om byggestil og traditioner i Frederiksted.

Foto M. K. Søndergaard

The same motif recorded forty years later shows that the building style and the old traditions still command respect in Frederiksted.

Photo M. K. Søndergaard

St. Thomas var det med udsyn til en forlist båd blot få hundrede meter fra, hvor vandflyveren skulle lande. Vandflyveren, er som det fremgår, stadig et centralt bindeled mellem øerne, men i dag findes der i modsætning til tidligere alternativer hertil. Mellem Christiansted på St. Croix og Charlotte Amalie på St. Thomas sejler en katamaranfærge med to daglige afgange. En om morgenen og en om eftermiddagen. Overfarten tager omkring halvanden time og er mange lokales foretrukne rejserute. Sidstnævnte formentligt nok mere fordi flybil-

letterne er forholdsvis dyre sammenlignet med færgebilletterne. En lokal kontakt fortalte, at turen, der går direkte over Det Vestindiske Trug med dybder på op til cirka fire en halv kilometer, kan være en særdeles ubehagelig oplevelse. På den baggrund rejstes med vandflyveren til St. Thomas.

På vores hjemlige breddegrader er en vandflyver langt fra noget normalt syn, så det blev til et par anspændte kopper morgenkaffe, medens maskinen "sejlede" ind på plads med brølende motorer. Efter vejning af passagerer og bagage kunne der stiges om bord i en lille spinkel vandflyver med plads til femten passagerer. Overvejelserne om flysikkerhed blev blæst væk, da flyveren med en jævn fart gled over lagunen for i løbet af næsten ingen tid at være på vingerne.

Flyveren kommer hurtigt i marchhøjde og heroppefra er der fint udsyn til de forskellige lokaliteter omkring St. Croix. Mod øst ses Buck Island ganske tydeligt. Øen og dens koralrev er specielle derved, at de udgør det ene af blot to undersøiske monumenter i USA. J.F. Kennedy besøgte stedet i 1962, og han blev så begejstret for det syn, der mødte ham, at han iværksatte en total fredning af området, som senere endte med, at Buck Island og det omkringliggende koralrev blev udlagt som et undersøisk monument. Lader man cirka halvvejs inde i den halvtimelange flyvetur blikket skue mod vest kan man i horisonten øjne de to små øer Vieques og Culebra, der ligger ud for Puerto Ricos østkyst. Nogenlunde samtidigt hermed kommer også de første mere tydelige

glimt af St. Thomas. Under indflyvningen fås undertiden et førstehånds indtryk af øens store indtægtskilde; cruiseturismen. I vores tilfælde fløj vi langsomt – måske blot i hundrede meters højde – henover et af de gigantiske amerikanske cruiseskibe under indsejling. På øverste pooldæk kunne man ganske tydeligt se de storsmilende amerikanske turister.

Cruiseturismen er blevet en blomstrende forretning for øerne og er ubetinget den transportform, som bringer flest rejsende til øerne. Særligt er det St. Thomas, som med sine relativt gode havneforhold har formået at tiltrække disse turister. Dagligt ankommer der til øen fem til seks sådanne skibe og på enkelte dage kan der ankomme helt op til tolv eller tretten skibe. Til sammenligning ankommer der til St. Croix måske fire eller fem i løbet af et år. Det var i 1990'erne håbet, at opførelsen af en ny pier i Frederikssted ville øge antallet af cruiseskibe på St. Croix, men ifølge flere lokale kilder har især politiske forviklinger indtil videre forhindret dette. Andre forhold kan være i spil. Under vores ophold oplevede vi et af de sjældne krydstogtbesøg på St. Croix og velkomsten af gæsterne var i hvert fald i dette tilfælde en noget anden, end hvad der formentligt normalt er tilfældet i de fleste krydstogtbyer rundt om på kloden. Det, der mødte de rejsende, var en ganske forladt havnemole, lukkede butikker og kun hist og her et enkelt nysgerrigt blik. Om krydstogtturismen er et gode eller et onde kan vel i høj grad diskuteres. Veksler man et par ord eller to med taxichaufførerne på St. Thomas må konklusionen vel nærmest blive,

at der er tale om et gode, der til tider føles som et onde. Taxachaufførerne tjener gode penge på de mange turister, men på dage med mange krydstogtskibe i havnen, fyldte gader og krævende kunder kan det blive for meget for selv den mest hårdhuede chauffør. I sådanne øjeblikke kan det caribiske temperament blusse op og et bravt skænderi udfolde sig. At være uforskyldt vidne til et sådant bråvallaslag kan være ganske interessant.

Det er imidlertid ikke kun på St. Thomas, at taxichaufførerne kan være årsagen til underholdning. En lille anekdote herom stammer fra gruppens sidste aften inden afrejsen til Danmark, hvor det var blevet vedtaget at tage en fælles spisning. Der var derfor i behørig god tid i forvejen ringet efter en taxi. Da denne efter en *before drink* og næsten en times venten endnu ikke var kommet, dristede man sig til at spørge om status hos hotellets receptionist. Svaret kom prompte, at vi da var midt i kirketiden, og at taxichaufføren velsagtens var taget i kirke. Også et af de sidste kapitler i vores rejsesaga, flyveturen fra St. Croix til Puerto Rico, blev både underholdende og spændende. I en ældre flyvemaskine fra American Airlines, som er det flyselskab, der står for næsten al transporten til og fra øerne, gik det med fuld fart og store næsten akrobatiske sving igennem de lufthuller, der ofte er i dette område. Det gamle ordsprog om "at rejse er at leve" kom her til sin fulde ret, sjældent har forfatteren i hvert fald følt sig så levende, som da han vaklede ud på en glohed landingsbane i Puerto Rico.

Rom: et herligt produkt

Det er næppe mange, der rejser til U. S. Virgin Islands uden at stifte bekendtskab med den berømte caribiske rom. St. Croix er, som nævnt, hjemsted for en af verdens største romproducenter *Cruzan Rum Distillery*, der producerer rom og andre lignende typer spiritus, som for eksempel en slags Southern Comfort. Destilleriet blev grundlagt i 1760 og drives i dag trods forskellige skift i ejerstrukturen af tredje generation af Nelthropp familien. I mange år benyttede virksomheden de lokalt dyrkede sukkerrør til at fremstille en almindelig mørk romtype. I takt med, at de lokale plantager lukkede, og sukkerrørsproduktionen blev opgivet, øgedes importen af sukkermasse fra de andre caribiske øer. I dag bliver hovedparten af det sukker, der bruges i romproduktionen, importeret fra Puerto Rico.

Selve hovedproduktet, *Cruzan Rum*, er med årene udviklet betydeligt. I planternes storhedstid var det normalt, at hver planter, eller nærmere bestemt hans rombrænder, havde en speciel opskrift, som han var overbevist om, ville frembringe den bedste rom – eller kill-devil, som rommen med et mere sigende navn kaldtes. Den molasse, der sivede ud fra fadene med krystalliseret sukker, blev ofte benyttet i denne produktion. Det fortælles, at nogle af planterne, for at forhindre slaverne i at drikke den gærende sukkermask, tømte deres kammerpotter i dem. Denne rom er utvivlsomt gået til eksport. Typisk var det sådan, at jo længere masken fik lov at gære, des stærkere blev rommen. En del Jamaica-rom fremstilles



Davies Bay på St. Croix' nordside.

Foto Henning Henningsen for H&S

Davies Bay on the north side of St. Croix.

Photo Henning Henningsen for DMM

stadigvæk i dag efter denne fremgangsmåde. En kortere gæringsproces frembringer en lettere slags rom, kaldet *Demerara*, som i dag er den mest foretrukne romtype.⁴ I de seneste år har *Cruzan Rum*, i lighed med *Barcadi* fra Puerto Rico og *Goslings* fra Bermuda, arbejdet med at genindføre lagret rum. Eksempler på denne romtype er *Cruzan Estate Diamond Rum* og *Cruzan Single Barrel Estate Rum*, der lagres på amerikanske egetræsfade i henholdsvis fem og tolv år. De lidt lysere romtyper lagres typisk ikke mere end to år. Ved siden af den lagrede



Davies Bay set fra et lidt anden vinkel, end Henningsen gjorde det, men stadig med det karakteristiske forbjerg til Hams Bluff i forgrunden.

Foto M. K. Søndergaard

Davies Bay seen from a rather different angle than the one viewed by Henningsen, but still with the characteristic promontory to Hams Bluff in the foreground.

Photo M. K. Søndergaard

rom er i de seneste år også blevet fremstillet såkaldt tropisk rom tilsat forskellige smagsvarianter, såsom ananas, kokosnød, appelsin, vanilje, mango og citrus. *Cruzan Rum Distillery* er udover at være et af de ældste også et af de mest prisvindende romdestillerier i verden og står i dag som den altoverskyggende hovedleverandør til det amerikanske marked.

Den gode caribiske rom var en af de ting, som Henningsen under sin rejse gjorde flere optegnelser om. I artiklen fra 1967 beskriver han rommen som et herligt produkt, som

den besøgende hurtigt lærer at sætte pris på. Disse ord kan stadig i dag stå ved magt. De fleste serveringssteder har en eller flere rom-baserede drinks på kortet, ligesom de allerfleste supermarkeder og lokale småbutikker har et rigt sortiment af *Cruzan Rum* på hylderne. Den rene rom lagret på egetræsfade kan drikkes, som den er, og giver en stærkt varmende fornemmelse suppleret af en god lang og let sukret eftersmag. Blandt de mere velkendte og udbredte drinks finder man *Planter's Punch*, der kan variere lidt i de benyttede ingredi-

ser alt efter serveringsstedet, men som blandt grundsubstanserne har rom, frugtjuice (som oftest appelsin), limejuice, grenadine. En anden herlig drink, som Henningsen også fremhævede, er *daiquiri*, der rystes sammen af gin, rom og lime og nydes afkølet. En lidt speciel, men dog meget velsmagende drink, er *Pain Killer*, der består af hvid rom, mørk rom, gin, mælk fra kokosnød samt rå sukkersaft, tilføjet en god portion is og rundet af med et drys muskat og et par røde cocktailbær.

NOTER

- 1 I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende artikel skal jeg takke museumsinspektør Benjamin Asmussen, Handels- og Søfartsmuseet, samt museets billedarkiv for kyndig assistance i forbindelse med fremskaffelsen af Henning Henningsens originale motiver.
- 2 For en detaljeret gennemgang af litteratur omhandlende de forskellige aspekter af Dansk Vestindiens historie kan generelt henvises til hjemmesiden: www.virgin-islands-history.dk
- 3 Her citeret efter: Carl Østen, Da Dannebrog blev strøget i Dansk Vestindien, i *Handels og Søfartsmuseets Årbog* 1957, 170.
- 4 Om sukkerdyrkning og romproduktion i Dansk Vestindien se endvidere Robert S. Brown, Sukkerdyrkning i Dansk Vestindien, i *Handels og Søfartsmuseets Årbog* 1973, 7-26.

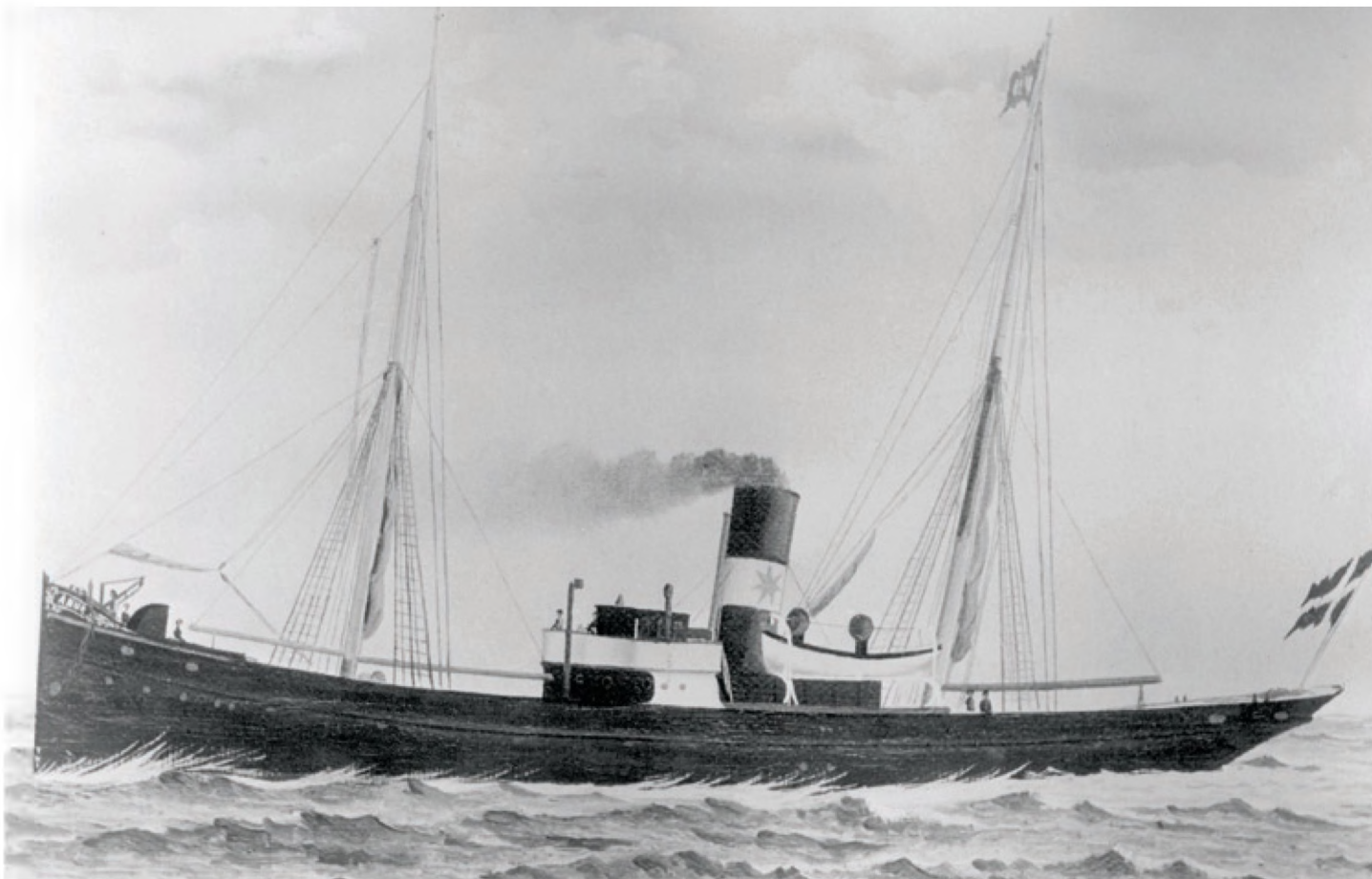
U. S. Virgin Islands 2007 – Galathea 3 expedition

SUMMARY

This article deals with the visit of the Danish Galathea 3 expedition to the U. S. Virgin Islands in early 2007, and what remains of Denmark on the islands. The arrival of the expedition coincided almost precisely with the celebration of the 90th anniversary of transfer day, marking the transition from Danish to US authority in March 1917. Several members of the expedition participated in the celebrations. Forty years before this, in 1967, Henning Henningsen, a former curator of the Danish Maritime Museum, also visited the U.S. Virgin Islands in connection with transfer day. Following his visit he published an article in the museum's yearbook, in which he aimed to trace what was left of the Danish presence after fifty years under US rule. Using Henningsen's work as a starting point the article addresses the

very same issue in a present-day perspective. Apart from this, some more general themes are covered, such as buildings and architecture, slavery and race, food, transportation and of course the Caribbean rum.

The conclusion is that even today it cannot be denied that there is still a Danish presence in the U.S. Virgin Islands. However, in the past forty years mass tourism, primarily in the shape of cruise tourism, has made the islands, especially St. Thomas, identical to many other tourist destinations. There is a trace of Denmark, but it is slowly fading away. Concerning the Galathea 3 expedition, the conclusion is that, despite criticism in several media, the expedition has made a substantial contribution and will foster new research findings in the years to come.



ANNA. (I) Bygget af Fredrikstads (Myrens) Mek. Verksted. Afl. okt. 1891 til Myren. (Bilbrev = bygningsattest 13.10.1891). 333 gt; 448 dw; 141'3". 1 dæk. Damp. 3 cyl. 250 ihk.

Solgt 30.4.1898 til A/S Anna, Laurvig, uden navneændring. Forlist dec. 1902 på rejse fra Middlesbrough – Vejle. Afsejlet fra England 23.12.1902 og siden ingen efterretning.

Myren – rederiet og skibene

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-Mærsk. I denne artikel gennemgås først rederiets historie fra begyndelsen i 1891 og frem til lukningen i 1975, hvorefter skibene omtales enkeltvis. For fuldstændighedens skyld medtages til sidst skibene fra rederierne Ægir og Gefion.

Rederiets stiftelse og perioden op til 1ste verdenskrig

Den bølge af nationalisme, der slog ind over landet efter nederlaget i 1864, fik virkning både i årene lige efter, men også op mod århundredskiftet og endda helt op til Genforeningen i 1920. Dette gav sig også udslag i navnene på firmaer, selskaber, rederier, ja i nogle tilfælde endda på skibe. Der var en tendens til at navngive efter noget gammelnordisk. Det kunne være historiske personer, guder, helte og sagnskikkelser, således f.eks. Gefion¹ eller Ægir, der lagde navn til flere foretagender, men også til to rederier. Et rederinavn skilte sig dog markant ud fra de andre: Myren.

Det var skibsmægler- og befragterfirmaet Holm & Wonsild² (1878), hvis speciale var befragtning af træ, der stod bag oprettelsen i

1891, hvor skibsmægler Ulrik Holm³ mente, at tiden var gunstig for grundlæggelsen af et rederi – tanken kan jo ikke være fjern, når man er i branchen, således som det ofte er set med datidens storkøbmænd og grossister. Der blev tegnet aktier for 115.000 kr., og som det var almindeligt dengang, måtte en eventuel kaptajn såvel som kommende skibsførere også bidrage. Det første skib ANNA blev bygget i Norge på Myrens Mek. Verksted i Fredrikstad.⁴

Herfra tog man navnet Myren, der selvfølgelig også er et ordspil på det lille insekts legendariske flid.

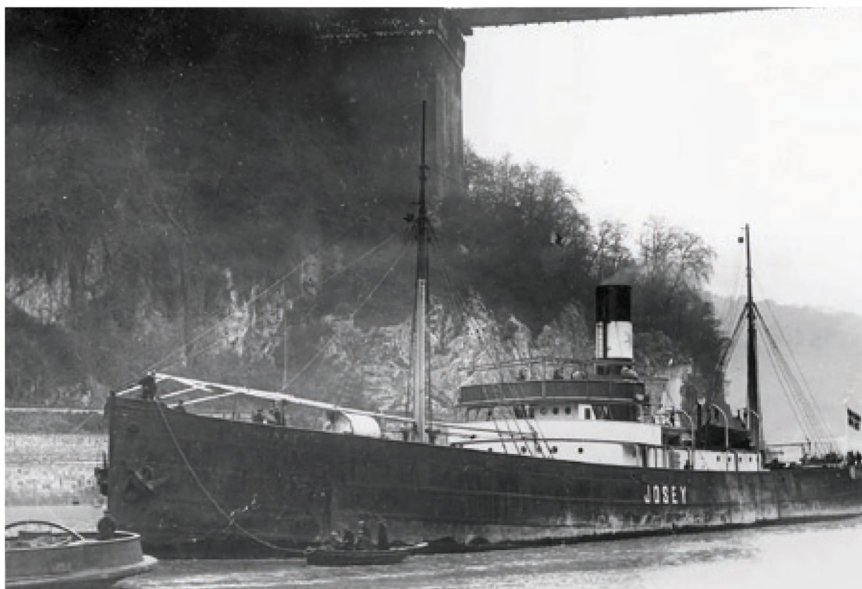
Det gik tilsyneladende nogenlunde i de første år,⁵ om end der ikke var meget at rutte med, men da man i 1895 vejrede en øget aktivitet på fragtmarkedet, blev resultatet et indkøb af et ældre dampskib, og for 1896 kunne der deklareres et udbytte på 10 %. I 1898 solgtes det første skib, der var for lille, og det erstattedes af et second hand 2100 tons dampskib, der overtog navnet. I de fire år 1897-1900 gik virksomheden upåklageligt, således at der kunne udbetales et gennemsnitligt udbytte på 10 %. Man fik blod på tanden, og Chr. Sass, der var i firmaet, fik oprettet det nye D/S Ægir.

Så kom der med 1901 atter en nedgang på fragtmarkedet, og de følgende tre år var fortje-

KAI. (I) Bygget af Osbourne, Graham & Co., Sunderland. Nr. 63. Søs. juni 1883. Afl. 1884 til Pyman, Watson & Co., Cardiff, og døbt WHITBY ABBEY. Solgt maj 1897 til A/S Ganger Rolf, Oslo, og omdøbt GANGER ROLF. Solgt 11.12.1900 til Myren. 1391 gt; 2000 dw; 241'9". Damp. 2 cyl. compound. 513 ihk. Forlist 5.11.1917 på rejse i konvoj Melilla – Port Talbot med erts. Sænket af tysk ubåd, (skibet var sakket agterud). Besætningen reddet.



JOSEY. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 460. Afl. (anm.) 4.2.1907 til Myren. 2625 gt; 4150 dw; 285'6". 1 dæk + awningdæk. Damp. 980 ihk. Efter 1. verdenskrig i Atlanterhavsfart og indsat i amerikansk kystfart. Under ophold i Maracaibo opstod der 31.8.1928 brand i nr. 2 underlast. Ladningen bestod af imprægnerede pæle. Branden bredte sig, og skibet blev slæbt ud i bugten, hvor branden først blev slukket 3.9. Som følge af de store skader blev skibet kondemneret 2.10.1928.



nesten så ringe, at der ikke kunne udbetales udbytte. I 1905 nærede man håb om, at depressionsperioden var forbi, og det dannede baggrund for stiftelsen af det nye rederi D/S Gefion. Man fik et lille overskud på driften, og i 1906 udbetaltes der udbytte (4 %), men der måtte stadig udvises den største sparsommelighed – grænsende til nærighed – såvel på skibene som i administrationen. Adskillige rederier gav intet udbytte, og mange udenlandske selskaber måtte lukke.

Man besluttede i april 1906 at sammenlægge Myren og Ægir til ét rederi under navnet Myren. Derved spares der omkostninger til administrationen. Ægir bidrog til udvidelsen med de tre dampskibe AXEL, ERIK og SVEND. Det vedtoges også at udvide aktiekapitalen løbende op til 1,5 mio. kr. I 1907 passerede man således en mio. kroner. Som det siden er set praktiseret af et meget stort rederi, så skal man i denne branche skaffe sig tonnage, når markedet er i bund. Dette gjorde man da også: der blev bestilt to nybygninger i Tyskland. Det ene skib på 2300 tons (HUGO), og det andet på 3500 tons, men for sidstnævntes vedkommende ændrede man i juli 1906 kontrakten til et dampskib på 4150 tons (JOSEY). Som partbetaling modtog Howaldtswerke i Kiel damperen SVEND.

Ved skibsmægler Holms fratræden i 1904 var Chr. Sass og den kendte Marius H. Nielsen⁶ kommet ind i ledelsen, og disse to satte uden tvivl deres fingeraftryk, så at driften fik fremgang i de følgende 10 år, men konjunkturerne kunne de dog ikke gøre noget ved – man var nu kommet ind i de magre år. I perioden 1907-1911

var aktieudbyttet 0. I denne periode måtte skibene ofte lægges op af mangel på beskæftigelse, klasser skulle fornyes, og havarier indtraf, så der måtte kæmpes hårdt for at holde virksomheden gående. For at lette det økonomiske tryk forsøgte man at sælge ERIK, men forgæves, og først i 1912 kunne dette skib afhændes til D/S Orion for en efter omstændighederne rimelig pris. Årene 1912-13 bragte en stigende fortjeneste, men med den tiltagende politiske uro følte man sig usikker. For 1912 udbetaltes der 6 % og for de efterfølgende to år 8 % i udbytte.

1ste verdenskrig

Krigsudbruddet i august 1914 kuldkastede med et slag alle normale beregninger. Efter en kort pause satte det ind med store og hurtige fragtstigninger med tilsvarende fortjenester for de skibe, der efterhånden blev frigjort fra tidligere kontrakter. Dette medførte en opgang i skibspriserne, og man benyttede anledningen til i 1915 at sælge det aldrende ANNA (II) til en på daværende tidspunkt høj pris.

For det første halvår 1915 udbetaltes der à conto 15 % – og ved årsopgørelsen foreslog bestyrelsen i alt 45 %, men en aktionærgruppe gik stærkt imod og fik gennemtrumfet et samlet udbytte på 60 % – men det var kun begyndelsen.

I 1916 udtrådte Marius Nielsen, og der kontraheredes med Flydedokken om en nybygning, JAN, der dog på grund af materiale-mangel først blev leveret i 1919. Aktiekapitalen var nu på over 1,5 mio. kr. Udbyttet nåede op 70 %, og selskabets aktier blev optaget til eks-

AXEL. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 405. Afl. (anm.) 7.3.1904 til A/S DS Ægir, København. Solgt 15.2.1907 til Myren. 950 gt; 1520 dw; 212'8". 1 dæk + brønddæk. 3 luger. Damp. 3 cyl. 550 ihk. Solgt 28.3.1928 til Yrjänen, Fagerström & Kump, Raumo, uden navneændring. 1931 – 1933: Axel Ythyma, Raumo. 1934 -1946: E. Fagerström, Raumo. 1947-1957: O/Y Nautic AB, Åbo. Solgt aug. 1957 til ophugning i Antwerpen.



traordinær notering. For 1917's vedkommende gik det økonomisk stadigt fremad. En aktionærgruppe i Gefion foreslog, at Myren skulle overtage eller rettere købe selskabet. Dette skete formedelst godt 8 mio. kr. og med i handlen var de to skibe VERATYR og GAUTATYR⁷ til 600 kr. pr. t. dw. Endvidere blev der overtaget kontrakterne på to nybygninger hver på 3000 tons, BIRTE og KAI (II), men de blev dog først leveret i 1921. Aktiekapitalen udvidedes først til 2 mio. til kurs 325, men bestyrelsen fik bemyndigelse til at udvide til 4 mio. kr. dog til kurs 200. Udbyttet nåede op på 75 %, og Myren blev optaget til daglig notering på Børsen. Rederiet led i dette år sit eneste krigstab, KAI, der blev torpederet i nov. 1917.

I maj 1918 tvang en majoritetsgruppe af aktionærer bestyrelsen til at udvide kapitalen

til 4 mio., men nu til den favorable kurs 125. Aktiekursen svingede på dette tidspunkt mellem 450 og 500. Årets udbytte blev 40 %. Myren var i det hele taget sluppet godt igennem krigen med kun det ene ovenfor nævnte tab. Gefion havde derimod før sammenlægningen mistet fire skibe.

Lige fra begyndelsen i 1891 havde sejladsen været den traditionelle trampfart på Nord- og Østersøen i sommerperioden, og hvis skibene ikke var oplagte så sydover til Middelhavet i vintersæsonen. Man søgte dog beskæftigelse overalt, og kom efter verdenskrigen mere og mere ind i oversøisk fart.

I 1919 overtog man nybygningen JAN. På sin første rejse stødte det på en mine i Den engelske Kanal; det lykkedes imidlertid for besætningen at sætte skibet på grund, og det blev



SVEND. Bygget af Henderson, Coulborn & Co., Renfrew. Nr. 129. Afl. 1872 (bilbrev 27.11.1872) til A/S Dampskibet Svends Rederi, København. Solgt 28.6.1880 til A/S DS Skjold, København, uden navneændring. Solgt 31.1.1900 til Ægir, København, uden navneændring. Solgt 15.2.1907 til Myren, uden navneændring. 1337 gt; 1758 dw; 229'2". 3 master. 1 dæk + mellemdæk midtskibs. Damp. 2 cyl. compound. 500 ihk. Overdraget til Howaldtswerke som partbetaling for nybygning og straks videresolgt 5.3.1907 til A/S DS Urania, København, uden navneændring.

Solgt 17.5.1915 til A/S DS Svend, København, uden navneændring. Solgt 10.3.1916 til C. G. H. Lehmann, København, uden navneændring. Solgt 15.7.1926 til A/S DS Senta, København, uden navneændring. På rejse Malmö – Grimsby med træ blev det 5.1.1917 opbragt af tysk trawler og ført til Swinemünde. Skib og ladning blev 28.2.1917 erklæret for prise. Omdøbt til SCHULENSEE. Overdraget 1919 til Shipping Controller, London, og bestyret af J. Currie & Co. Solgt 1920 til ophugning og ophugget 1921 i England.

GAUTATYR. (I) Bygget af Sunderland Shipbuilding Co., Sunderland. Nr. 236. Afl. 12.4.1906 til D/S Frem og døbt AUSTA. Solgt 17.10.1912 til Gefion, København, og 4.1.1913 omdøbt GAUTATYR. Solgt 13.9.1917 til Myren.

1119 gt; 1900 dw; 229'; 1 dæk + awningdæk. 3 luger. Damp. 3 cyl. 700 ihk. Efter 1. verdenskrig i Atlanterhavsfart og indsat i amerikansk kystfart. Solgt 13.12.1935 til M. Utzon, Talinn, og omdøbt HEINO. Beslaglagt juni 1941 af USSR. Sidste gang i LR 1948/49.



JAN. Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 137. Afl. 10. jan. 1919 til Myren. 1739 gt; 2815 dw; 261'. 1 dæk + brønddæk. Damp. 3 cyl. 800 ihk. På en af sine første rejser med kul fra England til Lissabon blev det minesprængt 8.2.1919 ud for den engelske kyst, det lykkedes imidlertid at bringe skibet ind til Gravesend. Opbragt 26.5.1938 ud for Gibraltar og bragt ind til Ceuta af "Francostyrker" på rejse Cardiff-Oran med kul. Overtaget 1939 af den spanske regering, tildelt Empresa Nacional S. A., Cadiz, og omdøbt CASTILLO COCA. Forlist 1948.



efterfølgende bjærget og repareret. Fragterne var fremdeles meget høje, og da det voldte vanskeligheder at fremskaffe materiale til de to fra Gefion overtagne nybygninger, besluttede man at købe second hand tonnage. Der blev underhandlet om flere skibe bl.a. et tankskib, men priserne var på dette tidspunkt så vanvittigt høje, at man opgav tanken.

1920erne

I 1920 afsluttedes højkonjunktoren, og hen på året begyndte fragtraterne at falde, hvad der blev indledningen til nedgangsperioden i de efterfølgende år. De tidligere indgåede certepartier bragte dog endnu stor fortjeneste for dette år. Udbytte 40 % + 30 % bonus.

Grundet stagnation på fragtmarkedet var alle rederiets skibe oplagt en del af året 1921, der kunne imidlertid stadigvæk udbetales et pænt udbytte på 15 %. Man anskaffede også ny tonnage: BIRTE og KAI. Denne skibstype, hvoraf det første skib (JAN) var leveret til Myren i 1919, hørte til værftets (Kjøbenhavns Flydedok) standardtype: dødvægttonnagen var stor i forhold til skibets størrelse, og der kunne medføres høj dækslast. Maskinen var økonomisk med et lavt kulforbrug.

Desuden, udover de to fra Gefion overtagne nybygninger, indkøbtes fra Svendborg endnu en mindre nybygning, der fik navnet INGA. Selvom fragtf forholdene i 1922 stadigvæk medførte periodiske oplægninger, kontraherede man dog med Flydedokken om to skibe MARGIT/ASTRID af samme standardtype som de tidligere 3000-tonnere, og året efter købtes STAL af

Københavns Private Laanebank. I 1924 indgik man aftale med Howaldtswerke i Kiel om en nybygning, CLARA (II), og den første CLARA blev overdraget som delvis betaling. Efter i tre år at have haft et gennemsnitligt udbytte på 9 % faldt det nu i 1925 og de næste par år til 5 %. Fragtmarkedet var i 1925 atter så dårligt, at det var vanskeligt at holde skibene i gang, og dette forhold forblev uændret i de følgende år. Man indgik aftale med D.D.P.A. om at lade et tankskib, CHRISTIAN, bygge hos B&W, og dette skib leveredes i 1927, samme år som HUGO forliste under Grønland. Det blev nu besluttet at sælge ud af skibene på bedst mulige vis, dog mindst til den bogførte værdi. Det lykkedes kun at sælge de to, nemlig AXEL og VERA-TYR i 1928, hvorimod JOSEY, der også var på salgslisten, udbrændte i Maracaibo. Trods de dårlige tider vovede man alligevel at bestille et tørlastskib, CHR. SASS, hos B&W, og efter at der var indgået aftale om D.D.P.A.'s overtagelse i 1929 af det første tankskib, foretog man igen samme konstruktion, da Petroleumsselskabet stadig behøvede mere tonnage: Myren kontraherede denne gang med B&W om bygningen af et 16.000 tons tankskib, DANMARK, som senere skulle overtages af D.D.P.A.

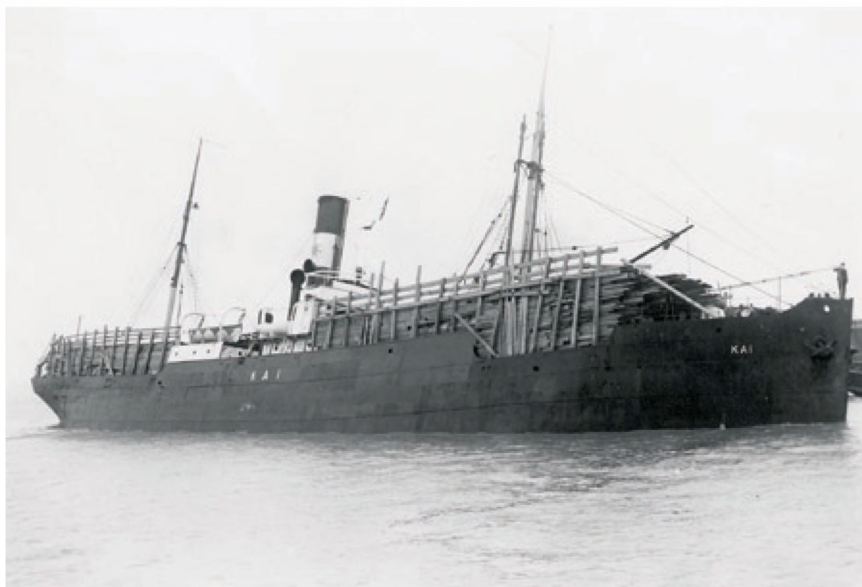
1930erne

Året 1930 indledte en 5-årig depressionsperiode for skibsfarten. Skibene måtte ofte lægges op på grund af manglende beskæftigelse, eller fordi sejlads til de herskende fragtrater ville resultere i uforholdsmæssigt store tab. Der blev først og fremmest lagt vægt på skibenes

BIRTE. Bygget af Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 148. Afl. 5.8.1921 til Myren. 1741 gt; 3000 dw; 261'. 760 ihk. 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum. 4 luger. Fem 3 tons bomme. Damp. 3 cyl. 800 ihk. 9 knob. 1940-45 i hjemmeflåden. Beslaglagt af tyske myndigheder 24.3.1945. Oplagt ultimo maj 1952 til 7.11.1952 i Frederikshavn. Solgt juni 1957 til Lorenzo Palomba, Torre del Greco, og omdøbt LINCE. Ankom 15.6.1962 til La Spezia for ophugning.



KAI. (II) Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 150. Afl. 19.11.1921 til Myren. 1746 gt; 3000 dw; 261'1". 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum. 4 luger. Fem 3 tons bomme. Damp. 3 cyl. 760 ihk. 9 knob. April 1940 i hjemmeflåden. Minesprængt 11.7.1940 på rejse København-Svendborg i ballast. Skibet, der blev forladt af besætningen ud for Langelands østkyst, drev på land ved Snøde Rev. Det blev senere bjærget og repareret. 1 mand omkom ved eksplosionen. Forlist 5.12.1941 på rejse i konvoj Rotterdam-Århus med kul. Under kuling (med tysk ledsageofficer som navigatør) strandede skibet ud for Schiermonnikoog og blev slået til vrage.



vedligehold, og den ringe fortjeneste, som indsejledes, medgik hertil. I begyndelsen af 1931 leveredes CHR. SASS, men selv dette tiptop moderne motorskib måtte henligge nogle måneder, inden der kunne opdrives en bare nogenlunde rimelig beskæftigelse. Et grelt tidsbillede! Ved slutningen af året 1931 var hele flåden oplagt med undtagelse af STAL, CHR. SASS og DANMARK. Dette nye tankskib, der var det største, der hidtil var blevet bygget i Danmark, gik i fart straks efter afleveringen. I løbet af 1932 havde alle de oplagte skibe dog været i fart og var blevet dokket, men de var alle – bortset fra de tre førnævnte – atter lagt op ved årets afslutning, og denne oplægning varede til omkring andet halvår af 1933, hvor alle skibene efterhånden kom i fart. I okt. 1934 blev DANMARK overdraget til D.D.P.A. Nogle af skibene GAUTATYR, JAN, INGA, MARGIT, og CLARA havde endnu engang været oplagt nogle måneder, men kom dog på ny i fart hen sidst på året. I årene 1931-34 udbetaltes der intet udbytte, men man begyndte nu at kunne ane bedre tider og bestilte derfor i jan. 1935 et nyt motorskib, ASBJØRN,⁸ hos B&W til levering i efteråret. I løbet af dette år var der atter en del oplægninger, men fragterne blev bedre hen på efteråret på grund af den italiensk-abyssinske konflikt. GAUTATYR blev afhændet, og der kunne igen udbetales et beskedent udbytte. De to næste år udviste ligeledes en bedring på fragtmarkedet, men perioden forløb ikke helt smertefrit. I 1936 led ASBJØRN maskinhavari, der kunne tilskrives en konstruktionsfejl, og maskinen blev istandsat for

B&W's regning. Enkelte skibe havde været oplagt om foråret, nemlig ASTRID og KAI, desuden JAN, som man overvejede at skille sig af med. 1937 blev et særdeles godt år, hvad der må tilskrives den spanske borgerkrig samt konflikten mellem Kina og Japan. Fortjenesten kunne dog ikke helt opveje de foregående års nedgang. På trods af at raterne faldt stærkt sidst på året, gav aktierne et pænt udbytte (15 %). De faldende rater fortsatte ind i det nye år, og i løbet af sommeren 1938 måtte flere af skibene atter lægges op. På rejse fra Middelhavet til Sverige fik KAI kedelhavari ved Gibraltar og måtte slæbes til Göteborg. JAN blev opbragt af en spansk trawler tilhørende Francostyrkerne og en måned senere prisedømt. Sagen verse-rede mellem danske og spanske myndigheder og var ikke afgjort, da skibet forliste i 1948. Rederiet fik dog udbetalt en pæn sum fra krigsforsikringen.

Farten her i sidste halvdel af 1930'erne var fordelt sådan, at motorskibene var i fart på Amerika, hvorimod de øvrige var i europæisk fart og fart på Nordafrika.

På grund af storpolitiske spændinger var fragtmarkedet meget nervøst i 1939. Skibspriserne steg stærkt og var helt ude af proportion med de opnåelige rater. Efter krigsudbruddet blev skibene i europæiske farvande reserverede – gennem det oprettede Fragtnævn – for transporter af kul og koks til landet, og skibene i oversøisk fart blev der efterhånden også lagt beslag på for at sikre tilførslerne af korn og foderstoffer til Danmark. Alt vedrørende shipping var nu inde i en lodret stigning.



STAL. Bygget (skroget) af A/S Baltica Værft (Søndre Værft). Udrustet af Københavns Flydedok. Nr. 253. Afl. 22.10.1921 til A/S DS Storebælt (P. L. Fisker), København, og døbt STAL. Solgt (via Laanebanken) 30.11.1923 til Myren. 2242 gt; 3900 dw; 301'. Damp turbine 1350 ihk. 10,5 knob. (I modsætning til almindelige Parsons-turbiner, var STAL-turbinen en radialturbine, hvor dampen tilføres ved akslen. Der var ingen bakturbine, men en form for omskiftning; hovedturbinen løb fortsat samme vej rundt med omdrejningerne reduceret til det halve). Gennem flere år indsat i sukkerfarten mellem Vestindien og USA. Opbragt i april 1940 i Det irske Hav, og kom i havn 1. april. Overtaget af MOWT, bestyret af Dene Ship Management Co. Ltd., London,

og indsat i transatlantisk fart frem til medio 1943. (Det var ikke egnet hertil, og det kneb med at holde farten i konvojerne). Derefter i fart på Middelhavet i forbindelse med det italienske felttog og senere i forsyningsflåden under invasionen i Sydfrankrig. Tilbageleveret okt. 1945. (Passerede København 15.10.1945 på rejse Tyne – Kotka. Det var første besøg i Danmark efter krigen). Grundstødte og blev stærkt beskadiget 4.11.1949 på Seinen på rejse Rouen – Casablanca. Solgt 21.12.1949 til Bisco, London og overdraget til Thos. W. Ward Ltd., Grays for ophugning, hvilket skete 1950. Skibets særprægede navn er dannet af forbogstaverne fra det svenske turbineværksted: Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström.

2. verdenskrig og 1940erne

Vinteren 1939-40 blev særdeles streng. Farvandene frøs til, og meget trægt kom skibene igennem med isbryderassistance. Til slut kun til København og med lange ophold i isen. Ved Danmarks besættelse blev al trafik vestpå spærret, og rederiet havde kun disposition over BIRTE, der lå i Århus. Fire skibe KAI, ASTRID, INGA og CLARA lå i Bergen (på vej til England) og blev tilbageholdt her til ultimo maj 1940. De fem dampskibe ASTRID, BIRTE, CLARA, INGA og KAI deltog alle i løbet af besættelsesperioden i malmfarten mellem Sverige og Tyskland.

MARGIT lastede i engelsk havn, og også STAL befandt sig i britisk farvand. Begge blev beslaglagt af engelske myndigheder. ASBJØRN lossede i St. John, Canada, og blev tilbageholdt. CHR. SASS søgte ind til Montevideo, som beskrevet andetsteds. I juli måned rammes både KAI og ASTRID af minesprængninger i Bælterne. Bjærgning og reparation lagde beslag på 3-4 måneder. På grund af den gode fortjeneste fra skibene i den oversøiske fart i årets første tre måneder, kunne der for 1940 dog udbetales 8 % i udbytte.⁹ Den næste vinter 1940-41 blev ligeledes kendetegnet af hård og langvarig frost, hvad der forårsagede lange ophold og delvis oplægning af skibene i de hjemlige farvande. BIRTE blev ramt af en minesprængning i maj og måtte reparere til ultimo juni. I sept. grundstødte KAI i tåge på Hatter Barn, blev atter bragt flot, men reparationen varede til ultimo november. Primo december strandede KAI på den hollandske kyst og gik tabt.

Den 9. april 1940 befandt CHR. SASS sig på rejse fra Rio de Janeiro bestemt for Bahia Blanca for at laste korn til Danmark. Da nyheden om Danmarks besættelse blev kendt, ønskede kaptajnen at søge mod nærmeste neutrale havn, hvad der i dette tilfælde var Montevideo i Uruguay. Efter at den engelske opfordring til at søge allieret havn var blevet udsendt, ønskede adskillige medlemmer af besætningen, anført af 1. maskinmester, at man skulle sætte kursen mod britisk havn, hvilket ville sige Falklandsøerne, men kaptajnen fik støtte fra flertallet af besætningen, og d.12. april ankom skibet til Montevideo. Atter forsøgte 1. mester med flere at få skibet overgivet til den britiske konsul, men kaptajnen nægtede. Der var svage tilløb til mytteri, men det kom ikke længere end til arbejdsnedlæggelser.

Uruguay fulgte USA's eksempel og tog udenlandske skibe i såkaldt beskyttelsesarrest. 5. april 1941 blev besætningen beordret i land, skibet blev taget i forvaring, og der kom politivagt om bord. Først 39 dage senere fik besætningen lov at komme om bord igen. Det blev nu aftalt med rederiet, at skibet skulle overtages midlertidigt af Uruguay.¹⁰ Forhandlingerne med regeringen i Uruguay om beskæftigelse for CHR. SASS førte ikke til noget resultat, og d. 26. sept. 1941 blev skibet beslaglagt og fik navnet COLONIA for nu at sejle under uruguayisk flag. Det står lidt hen i det uvisse, hvor meget det kom i fart under dette navn, men der blev dog efter krigen (1950) udbetalt en godtgørelsessum for brug af skibet på 1,5 mio. kr. Udbyttet for 1941 var 8 %.

ASTRID. Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 161. Afl. 2.8.1924 til Myren. 1735 gt; 2875 dw; 261'1". 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum.

4 luger. Fem 3 tons bomme (to over 2-lugen). Damp. 3 cyl. 825 ihk. 9 knob. 1940-45 i hjemmeflåden. Minesprængt 18.7.1940 ud for Fyns vestkyst og sat på grund. Atter minesprængt i Kattegat sept. 1942 – bjærget juli 1943 – færdigrepareret i Svendborg febr. 1944. Solgt juni 1954 efter at have været oplagt siden 1.1.1954 (overtaget 28.6) til Caribbean Cargo Carriers S. A. Comp. de Naviera, Panama, og omdøbt GAVILAN. Sænket som ikke rentabel for ophugning maj 1975 i det Røde Hav ud for Jeddah af Harms Salvage GmbH & Co.



CHRISTIAN. Bygget af B&W, København. Nr. 348. Afl. (anm.) 2.8.1927 til Myren. (Kom straks i charter til D.D.P.A. for fart mellem Den mexicanske Golf og Danmark). 9119 gt; 12.900 dw; 471'1". To 6 cyl. firetakts B&W. 3800 ihk. 2 skruer. Solgt 10.9.1929 til Det Danske Petroleums-A/S, København, og omdøbt CHRISTIAN HOLM. Opbragt april 1940 af canadisk hjælpekrydser og ført til Trinidad. Skibet blev overgivet til England og prisedømt, og som bestyrer indsattes Anglo-American Oil Co. Tilbageleveret 1945 (ankom til København 31.12.1945). Solgt marts 1953 til Nazim Kalhavan, Istanbul, og omdøbt RIZA KAPTAN. Ophugget i Tyrkiet omkring 1960.



Også 1942 indledtes på ny med meget streng vinter, som stoppede sejladsene 2-3 måneder. BIRTE lå indespærret i Stettin fra 4. februar til 10. april. ASTRID ved Holtenau fra 26.1 til 3.4. INGA og CLARA havde ligeledes lange ophold i tyske Nordsøhavne. D. 27. april blev INGA sænket under flyangreb ud for øen Sild. Som det sidste krigsforlis blev MARGIT, der blev bestyret af et engelsk rederi, torpederet i 1944, hvorefter det sank. Efter krigen kunne man endelig gøre tabene op og konstatere, at man havde mistet tre skibe. De tre "overlevende" skibe i hjemmeflåden blev i febr. 1945 oplagt som følge af mangel på bunkerkul og kom først i fart medio juli og august.

Freden sænkede sig dog ikke umiddelbart over rederiet, efter at de fleste udefra kommande hændelser var overstået, opstod der intern uro. I 1944 opstod der en påfaldende interesse for rederiets aktier.¹¹ Der arbejdedes på at samle en majoritet, som ville kræve en udvidelse af aktiekapitalen. Uroen fortsatte i 1945, hvor den oprørske aktionærgruppe atter forsøgte at opnå flertal i bestyrelsen sandsynligvis med henblik på at sælge ud med god fortjeneste og indkassere gevinsten ved en likvidation, nu hvor skibspriserne stadig var høje på grund af tonnagemanglen. Dette blev dog afværget gennem ØK's opkøb af aktier.¹²

1950erne og 1960erne

Der blev rejst krav over for Handelsministeriet om godtgørelse for hyre og kostpenge, som gennem seks år var blevet udbetalt til besæt-

ningen på CHR. SASS, men man modtog kun et mindre beløb, da Staten ikke mente at være forpligtet til at yde kompensation.

Det kneb adskillige gange op gennem 1950-erne at holde de små og forældede dampskibe i fart, ind imellem var der oplægninger bl.a. i 1952. Det var lykkedes at komme af med STAL i 1949 samt ASTRID og CLARA i 1954, men gamle dampskibe var efterhånden ikke i høj kurs.

Til gengæld for de solgte skibe blev der erhvervet ny motordrevet tonnage fra Nakskov Skibsværft: MARGIT i 1953 og ARNGRIM¹³ i 1956. Endelig i 1957 solgtes det sidste dampskib, BIRTE – for øvrigt til en usædvanlig god pris – og som konsekvens heraf ændrede man d. 1.5.1958 rederiets navn fra D/S A/S Myren til Rederi-A/S Myren. Efter oplægninger solgtes i 1958 ASBJØRN til en efter forholdene god pris, og CHR. SASS, der også var oplagt i perioder i de seneste år, blev ligeledes afhændet 1959. Udbyttet for 1950'erne svingede pænt mellem 20-25 %.

Til erstatning fik man nybygningerne ANGANTYR¹⁴ (1960) og GAUTATYR (1962), ligeledes begge skibe fra Nakskov. Man sporer nok her ØK's indflydelse: formanden for bestyrelsen i Myren var direktør Aschengren fra ØK. De to sidst tilkomne motorskibe var pæne og nydelige skibe, men måske var de allerede ved at være forældede i deres traditionelle opbygning med brobygning og officersaptering midtskibs. Mere moderne var det i 1965 i Norge indkøbte skib, BOGATYR,¹⁵ der også skulle blive rederiets sidste erhvervelse.

DANMARK. Bygget af B&W, København. Nr. 590. Afl. 14. okt. 1931 til Myren. (Kom straks i charter til D.D.P.A. for fart mellem Den mexicanske Golf og Danmark). 10.517 gt; 16.400 dw; 490'8". To 6 cyl. firetakts B&W 6630-S.5000 ihk. 11,5 knob. Solgt 10.10.1934 til Det Danske Petroleums-A/S, København, uden navneændring. Torpederet af tysk ubåd 12.1.1940 på rejse Aruba – Nyborg med benzin, medens det lå for anker i Inganess Bay ved Kirkwall for inspektion. Forskibet blev senere bjærget, omdannet til tanklægger og fungerede som olieforsyningskib for flåden i Scapa Flow. (Okt. 1945-febr. 1948 lå det i Clyde). Solgt 20.7.1948 til Shell-Mex og BP, London, til anvendelse som depotskib for bunkerolie i Dublin. Omdøbt til SHELL FOIL.



MARGIT. (II) Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 133. Afl. 23.10.1953 til Myren. 4967 gt; 8600 dw; 437'11". Ti 5 tons bomme, en 12 tons og en 20 tons. 6 cyl. totakts B&W 674-VTF-140. 14 knob. På rejse 12.2.1965 San Francisco – Indien (i time charter for Leif Høegh & Co., Oslo) opstod der brand om bord som følge af en motoreksplosion. Skibet blev forladt af besætningen ca. 900 sømil sydvest for Honolulu. 11.3.1965 strandede skibet – stadig i brand – ved Wotje Atoll (Marshalløerne). 3 udenlandske maskinfolk omkom ved motoreksplosionen.



Afslutningen i 1970'erne

Allerede i 1967/68 drøftede man en udvidelse af flåden med et større skib. Derved blev det. Man indhentede ganske vist tilbud fra forskellig side og fik i foråret 1970 et tilbud fra Nakskov på en bulk carrier på godt 25.000 tons. Der var også kontakt til W. Wilhelmsen i Norge angående bortfragtning af skibet til dette rederi. Imidlertid fandt man efter langvarige undersøgelser og drøftelser, at skibet ville være utidssvarende inden for få år. Det foreslåede skib ville kun være velegnet til tungt masse gods som korn og erts, men ikke særligt anvendeligt til tømmer og papirmasse. Det var også for dyrt i sammenligning med andre forslag. Der blev drøftet videre i de følgende år, og endelig i 1973 konkluderede man, at egenkapitalen kun ville række til et halvt skib, og en større gældsætning havde man ikke lyst til ihukommende det underskud, som rederiet fik i 1972.¹⁶ Man kunne ikke på forsvarlig vis operere med ét skib alene, og de nuværende tre skibe var for gamle og urentable. Det var en erkendelse af vanskelighederne ved at drive ældre shelterdækkere på ca. 10.000 tons under dansk flag. På generalforsamlingen i april 1973 blev det derfor besluttet, at sælge flåden hurtigst muligt, medens fragtmarkedet var inde i en stigning. Der var egentlig i bestyrelsen et flertal for den opfattelse, at man derefter så måtte overveje, om der skulle investeres videre i skibsfart.¹⁷ Aktionærerne stemte for salget, men ønskede derimod ikke at fortsætte med skibsfarten. Stemningen blandt aktionærerne på generalforsamlingen var for likvidation. ØK, der ejede over halv-



ARNGRIM. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 143. Afl. 21.9.1956 til Myren. 4774 gt; 9000 dw; 415'4". 4 lastrum 5 luger. 7 cyl. totakts B&W 762-VTBF-115. 4900 ihk. 14,25 knob. Solgt 6.4.1970 til Union Transportation Inc., Monrovia, og omdøbt UNISCOPE. Solgt 1971 til Gesuri Lloyd Inc., Monrovia, og omdøbt GELINDA. Solgt 1972 til Asia Africa Shipping Co. Ltd., Monrovia, uden navneændring. På rejse Akita – Belawan udbrød der brand i ladningen 8.6.1972. Samme dag forladt af besætningen ca. 250 sømil nordvest for Manila. Ankom 11.10.1972 til Hong Kong for ophugning.

delen af aktierne, erklærede, at man på ingen måde ønskede at dominere i Myren, og at man ville følge de øvrige aktionærers ønske. I løbet af det næste halve års tid lykkedes det så at afhænde de tre skibe til gode priser. Skibene blev solgt for i alt 31 mio. kr. med et nettoprovenu på 15,8 mio. Likvidationen med virkning pr. 1. jan. 1974 vedtoges endeligt på en ekstraordi-

nær generalforsamling d. 5. dec. 1973, da man fandt markedsforholdene for risikable for et så lille foretagende som Myren. Der blev udloddet 630 % til aktionærerne, og den sidste generalforsamling blev holdt d. 23. april 1975.

Selskabets virksomhed havde alle dage været ren trampfart, og det var det første tramprederi herhjemme, som påbegyndte tankskibsfart. I perioden mellem de to verdenskrige var dampskibsselskabet Myren et af de mellemstore rederier, men efter 2. verdenskrig gik det i stå; man var for længe om at sælge de gamle

dampskibe og erhverve større motordrevne skibe. Det var som om, man tøvede med at træffe beslutninger. Man kan dog på ingen måde sige, at rederiet var dårligt drevet, men fremdriften og viljen til at fortsætte manglede. I en analyse,¹⁸ der byggede på 231 danske selskabers 1970-regnskaber, indtog Myren med 13,4 % førstepladsen som selskabet med den største indtjeningsevne.

KILDER

Erhvervsarkivet

Rigsarkivet

NOTER

- 1 Gudinde, der af Odin fik den opgave at lede efter land. Den svenske kong Gylfe (det er også er navnet på et af datidens rederier) lovede hende så meget land, som hun kunne pløje rundt om på en dag. Hun omskabte sine fire sønner til okser og pløjede Sjælland ud af Sverige; herefter dannede der sig en sø på stedet: Vänern. Ægir er en jætteskikkelse i den nordiske mytologi.
- 2 Skibene fra Myren blev ofte omtalt som Holm & Wonsilds både. Rederiflaget var rødt med en hvid kant, i det røde felt stod med store hvide bogstaver H&W. Skorstensmærket var et bredt hvidt bånd med en rød stjerne på den sortmalede skorsten. Rederiet havde til huse i Amaliegade 36, København.
- 3 V. L. Wonsild trak sig tilbage i 1887.
- 4 Fredrikstads Mek. Verksted (1870) var en filial af Myrens Mek. Verksted frem til 1906, da det blev et selvstændigt aktieselskab. Myrens Mek. Verksted lå ved Akerselven i Oslo, og Myren er et stednavn langs Akerselven.
- 5 Allerede året efter stiftelsen kunne der udbetales 4 % i dividende.
- 6 Denne velkendte shippingmand stod bag rederierne Progress og Skagerak.
- 7 Gautatyr, et navn for Odin (betyder egentlig Göternes gud), Veratyr er et andet navn for Odin.
- 8 Asbjørn, jarl og yngre broder til kong Svend Estridsen.
- 9 Der var ved lov blevet indført udbyttebegrænsning.
- 10 Uruguay forblev neutralt indtil februar 1945.
- 11 Således omtalt i et særtryk af Børsen 19.6.1944.
- 12 Der findes intet i Erhvervsarkivets arkivalier herom. Der henvises til H.C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance II, p. 147, hvor hændelsen omtales sporadisk. Om det virkelig var en håndsækning til Myren eller sund investering fra ØK's side, har ikke kunnet afgøres ud fra de foreliggende oplysninger.
- 13 Arngrim, nordisk sagnhelt af jættefamilie og bosat i den sydlige del af Sverige. Han vandt sværdet Tyrfing, der var smedet af dværge, og som havde den egenskab, at det altid krævede en mands liv, når det blev draget af skeden. Han havde tolv sønner, der alle var bersærker, og som alle faldt i kamp på Samsø.
- 14 Angantyr, den ældste af Arngrims tolv bersærker-sønner. Han faldt i holmgangen mod Hjalmar og Orvarodd på Samsø. Hans sværd, Tyrfing, som han havde fået af faderen, blev lagt i høj sammen med ham, indtil hans datter Hervar hentede det.
- 15 Bogatyr, sagnhelt.
- 16 Dog ikke at forglemme, at Myren over de sidste tre år havde udbetalt et gennemsnitligt udbytte på 15 %.
- 17 Der var udarbejdet flere forslag, som blev drøftet i bestyrelsen. Det var også på et tidspunkt blevet foreslået, at ØK skulle drive Myren som et bulkrederi, men dette blev afslået med henvisning til administrative årsager. På et bestyrelsesmøde 26.9.1973 blev der givet udtryk for divergerende holdninger. Flere medlemmer ville helst fortsætte med skibsfart, hvis man blot kunne finde en passende skibstype, for det ville være ærgerligt at skulle betale mange millioner kroner i skat ved en likvidation. Bestyrelsesformanden, der nu hed H. Sparsø, og som tillige var direktør i ØK, og som sådan havde "to kasketter på", tog nu ordet og bemærkede, at i samråd med direktionen var konklusionen, at den eneste mulighed for at fortsætte rederivirksomheden ville være investering i en bulk carrier. Han påpegede, at det i givet fald ville kræve investeringer af betydeligt omfang, og at han måtte støtte alternativet om likvidation. Det kunne i den forbindelse oplyses, at ØK investerede i den pågældende type af tonnage, men på grundlag af et lastunderlag, som Myren ikke rådede over.
- 18 Analyse foretaget i Greens Danske Fonds og Aktier og bl.a. omtalt i Børsen 21.12.1971.

SKIBSLISTE

Alle de i artiklen viste skibe samt alle skibe i efterfølgende liste kan findes på Handels- og Søfartsmuseets billedarkiv på www.martime-museum.dk

1. ANNA. (I) Se foto side 72.
2. CLARA. (I) Bygget af M. Pearse & Co., Stockton. Nr. 136. Søs. aug. 1874. Afh. 1874 til G. Pyman & Co., West Hartlepool, og døbt LADY CLARE. Ombygget 1891. Solgt 31.10.1895 (anm.12.11.1895) til Myren og omdøbt CLARA. 1148 gt; 1570 dw; 235'5". 1 dæk + brønddæk. 3 luger. Damp. 2 cyl. compound. 490 ihk. 7,5 knob. Overdraget til Howaldtswerke som partbetaling på nybygning og straks videresolgt 19.2.1925 til Holztransport GmbH, Stettin, uden navneændring. Videresolgt 1925 til F. W. Ludwig, Stettin, og omdøbt GLÜCKAUF. Solgt 1927 til E. Schneekloth, Rostock, og omdøbt MECKLENBURG. Solgt febr. 1933 til ophugning i Rostock.
3. ANNA. (II) Bygget af Murdock & Murray, Glasgow. Nr. 60. Afh. juli 1882 som OPAKH. Solgt 1882 til Hood & Co., Glasgow, og omdøbt CEDRIC. Solgt 1883 til J. N. Theophilolros, Ithaca, og omdøbt THRACE. Solgt 26.4.1898 til Myren og omdøbt ANNA. 1499 gt; 2120 dw; 250'2". 1 dæk + brønddæk. 3 luger. Damp. 2 cyl. compound. 650 ihk. Besætning 17. Solgt 7.7.1915 til A/S DS Rødby Havn, Rødby Havn, og omdøbt DANSTED. Sænket (med sprængladning anbragt om bord) af tysk ubåd 23.11.1916 på rejse Barry – St. Nazaire med kul.
4. KAI. (I) Se foto side 74.
5. JOSEY. Se foto side 74.
6. AXEL. Se foto side 76.
7. ERIK. Bygget af Henderson, Coulborn & Co., Renfrew. Nr. 130. Afh. 1873 (bilbrev 7.1.1873) til A/S Dampskibet Eriks Rederi, København. Solgt 28.6.1890 til A/S DS Skjold, København, uden navneændring. Solgt 30.9.1899 til A/S DS Ægir, København, uden navneændring. Solgt 15.2.1907 til Myren. 1343 gt; 1750 dw; 229'8". 3 master. 1 dæk + mellemdæk midtskibs. Damp. 2 cyl. compound 500 ihk. Solgt 2.11.1912 til A/S DS Orion, København, uden navneændring. Forlist 12.12.1913 på rejse Windau – Rotterdam med korn. Kolliderede ved Holtenau med et tysk skib og blev slået læk. Sat på grund med agterskibet under vand. Kondemneret.
8. SVEND. Se foto side 77.
9. HUGO. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 461. Afh. (anm.) 24.4.1907 til Myren. 1427 gt; 2530 dw; 241'2". 1 dæk + brønddæk. Damp. 3 cyl. 580 ihk. Efter 1. verdenskrig i Atlanterhavsfart og indsat i amerikansk kystfart. Var desuden beskæftiget i kryolitfarten på Grønland. På rejse maj 1927 Ivigtut – København med kryolit forsvundet efter afrejse fra Ivigtut. 23 mand omkom.
10. GAUTATYR. Se foto side 78.
11. VERATYR. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 443. Afh. 26.7.1906 (anm. 16.7.1906) til Gefion. Solgt 13.9.1917 til Myren. 1427 gt; 2350 dw; 241'2". 1 dæk + brønddæk. 4 luger. Damp. 3 cyl. 580 ihk. Solgt 10.3.1928 til Franz L. Nimtz, Stettin, og omdøbt FRANZ RUDOLF. Sænket 29.9.1942 af russisk ubåd ud for Stolpmünde.
12. JAN. Se foto side 78.

13. INGA. Bygget af Svendborg Skibsværft & Maskinbyggeri. Nr. 24. Afl. 29.3.1921 til A/S DS Hamlet, København, og døbt STYRBJØRN. Solgt 7.4.1921 til Myren og omdøbt INGA. 1494 gt; 2400 dw; 253'. Damp. 3 cyl. 700 ihk. I hjemmeflåden fra april 1940. Sænket af fly i Nordsøen 27.11.1942 på rejse Esbjerg – Rotterdam i ballast. 1 omkom.
14. BIRTE. Se foto side 80.
15. KAI. (II) Se foto side 80.
16. STAL. Se foto side 82.
17. MARGIT. (I) Bygget af Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 160. Afl. 29.4.1924 til Myren. 1735 gt; 2875 dw; 261'1". 1 dæk + brønddæk. Damp. 3 cyl. 820 ihk. Beslaglagt april 1940 i Manchester. Under ophold i Rouen 26.4.1940 blev det overdraget til Frankrig, bestyret af Compagnie Charles Le Borgne, Paris. Efter ankomst til Brest 25.5.1940 atter sat under engelsk administration, bestyret af Atkinson & Prickett Ltd, Hull. Torpederet 7.2.1944 af en tysk ubåd på rejse England – Island. Hele besætningen (heraf 15 danskere) omkom.
18. ASTRID. Se foto side 84.
19. CLARA. (II) Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 669. Afl. (anm.) 6.6.1925 til Myren. 1398 gt; 2230 dw; 246'1". 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum. 4 luger. Fire 3 tons bomme. Damp. 3 cyl. 660 ihk. 9 knob. Besætning 19. 1940-45 i hjemmeflåden. Udsendte nødsignaler natten mellem 2. og 3. maj 1952 fra en position i nærheden af Cap Finisterre. (Efter en eksplosion i bunkerrummene udbrød der brand i kullene. Det lykkedes selv at komme i havn). Solgt juni 1954 efter at have været oplagt siden 1.1.1954 (overtaget juli) til Raffaele Capano, Torre del Greco, og omdøbt TERESA CAPANO. Solgt juni 1972 til ophugning i La Spezia.
20. CHRISTIAN. Se foto side 84.
21. CHR. SASS. Bygget af B&W, København. Nr.579. Afl. (anm.) 15.12.1930 til Myren. 2812 gt; 7000 dw; 380'. Åben shelterdækker. 4 lastrum. 5 luger. Otte 3 tons bomme, to 5 tons, en 15 tons og en 20 tons. To 6 cyl. firetakts B&W. 3100 ihk. 12 knob. 2 skruer. April 1940 oplagt og beslaglagt i Montevideo, Uruguay, og navnet ændres til Colonia Leveret tilbage januar 1946 og fik sit gamle navn. Solgt 23.6.1959 til Garante Comp. Naviera S. A., Panama, og omdøbt TAXIARCHIS (af Piræus). Overgået 1967 til Tholos Comp. de Navigación, Panama (hjemsted: Piræus). Oplagt dec. 1965 i Grækenland. Afsejlede 24.6.1967 fra Piræus til Split for ophugning og ankom hertil 1.7.1967.
22. DANMARK. Se foto side 86.
23. ASBJØRN. Bygget af B&W, København. Nr. 608. Afl. 5.10.1935 til Myren. 4567 gt; 8000 dw; 399'5". 4 lastrum. Mellemdæk. 5 luger. Seks 3 tons bomme, fire 5 tons, en 10 tons og en 15 tons. To 5 cyl. totakts B&W 50-VF-90. 3600 ihk. 12,5 knob. 1940-45 overtaget i St. John af Canada og bestyret af Canadian National Steam Ship Co., Montreal. Kom i transatlantisk fart og foretog 50 sådanne rejser – i alt 726 døgn i konvoj. I foråret 1944 fik det tilladelse til atter at føre dansk flag. Tilbageleveret ultimo nov. 1945. Solgt nov.1958 til Kina og omdøbt HO PING ER SHI CHIU.1978 omdøbt HO PING 29. 1979 omdøbt ZHAN DOU 29.
24. MARGIT. (II) Se foto side 86.
25. ARNGRIM. Se foto side 87.
26. ANGANTYR. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 154. Afl. 4.2.1960 til Myren. 6930/4844 gt; 10.210/8860 dw; 437'11". Shelterdæk. 4 lastrum. 5 luger. Otte 5 tons bomme, fire 10 tons og en 20 tons. 7 cyl. totakts B&W 762-VTBF-115. 4900 ihk. 14,25 knob.

- Solgt 29.5.1973 til Arcamare Shipping Corp.,
Monrovia, og omdøbt ARCADYRA (af Piræus).
Under en tyfon (Atimonan / Luzon, Philippinerne)
brast fortøjningerne 27.9.1978. Skibet kolliderede
med kajen og sank. Blev hævet, men skaderne var
omfattende, og efterfølgende blev det kondemneret.
Ankom 6.9.1979 i slæb til Kaohsiung for
ophugning.
27. GAUTATYR. (II) Bygget af Nakskov Skibsværft,
Nakskov. Nr. 159. Søsterskib til ANGANTYR. Afl.
12.1.1962 til Myren. 6933/4846 gt; 10.270/8830 dw;
437'11". Shelterdæk. 4 lastrum. 5 luger. Otte 5 tons
bomme, fire 10 tons og en 20 tons. 7 cyl. B&W
762-VTBF-115. 5050 ihk. 14,25 knob.
Solgt 30.8.1973 til Bangladesh Shipping Corp.,
Dacca, og omdøbt BANGLAR TARANI (af
Chittagong). Ophugget april 1987.
28. BOGATYR. Bygget af Lübecker Flenderwerke,
Lübeck. Nr. 494. Afl. 11.11.1958 til A/S Laboremus
– T. Dannevig & Co., Oslo, og døbt LEIV
EIRIKSSON. Solgt 21.7.1965 til Myren. 8931 gt;
12.536 dw; 478'8". Shelterdæk. 5 lastrum. 5 luger.
Fjorten 5 tons bomme, to 10 tons, en 20 tons og en
30 tons. 9 cyl. totakts MAN K 9 Z 70/120 A. 7300
ihk. 14,5 knob.
Under rejse i time charter til det franske
rederi Delmas-Vieljeux fik skibet begyndende
smøreoliesvigt ved afsejling fra Duala d. 24.9.1972.
Efter ankomst til Lobito konstateredes det d. 2.okt.,
at alle hovedlejer såvel som tre krydshovedlejer
og et krumtapleje var alvorligt beskadigede.
Skaderne var så omfattende, at det var nødvendigt
at reparere i Europa, og skibet blev bugseret til
Hamburg for reparation. Årsagen til maskinhavariet
skyldtes et par shorts og nogle klude, som man
fandt i de to smøreoliepumper. Solgt 17.10.1973 til
Kalamos Comp. Naviera S. A., Panama, og omdøbt
EPTANISSOS (af Piræus). 1977 i charter til Rederi-
AB Transatlantic, Göteborg, og midlertidigt ændret
navn til INNAREN. Solgt 1984 til Sirius Shipping,
Malta, og omdøbt SIRIUS. Ophugget okt. 1984.

ÆGIR

1. ERIK. Se Myren nr. 7.
2. SVEND. Se Myren nr. 8.
3. KNUD. Bygget af Hendersson, Coulbronn & Co,
Renfrew. Nr. 123. Afl. (bilbrev) 24.11.1872 til A/S
Dampskibet Knuds Rederi, København. Ombygget
og ommålt 1881. Solgt 28.6.1890 til A/S DS Skjold,
København, uden navneændring. Solgt 30.9.1899
til A/S DS Ægir, København, uden navneændring.
1184 gt; 1350 dw; 222'8". 2 cyl. compound
500 ihk. 1 dæk + mellemdæk midtskibs. 3 master.
Strandet og sunket 2.1.1900 på rejse i ballast Gent –
Middlesbrough.
4. AXEL. Se Myren nr. 6.

GEFION

1. VERATYR. Se Myren nr. 11.
2. ANGANTYR. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel.
Nr. 440. Afl. (anm.) 25.4.1906 til Gefion. 1359 gt;
2150 dw; 231'7". 580 ihk. 1 dæk + brønddæk. 4
luger.
Torpederet af tysk ubåd 16.6.1917 på rejse
Göteborg-Rouen med stykgods, jern og træmasse.
Besætningen reddet i bådene og optaget af engelske
trawlere. 1 mand omkom.
3. BOGATYR. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel.
Nr. 441. Afl.(anm.) 18.5.1906 til Gefion. 1360 gt;
2150 dw; 231'7". 580 ihk. 1 dæk + brønddæk. 4
luger.
Torpederet af tysk ubåd 12.8.1917 på rejse i konvoj
Sunderland – Århus med kul.

4. FARMATYR (et andet navn for Odin). Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 442. Afl. (anm.) 19.6.1906 til Gefion. 1426 gt; 2350 dw; 241'2". 580 ihk. 1 dæk + brønddæk. Minesprængt 2.9.1916 på rejse South Shields – Rouen med kul. Man forsøgte at sætte skibet på grund, men det sank forinden.
5. GAUTATYR. Se Myren nr. 10.
6. HROPTATYR (et andet navn for Odin). Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 113. Afl. (anm.) 13.9.1913 til Gefion. 1301 gt; 2170 dw; 241'4". 709 ihk. 1 dæk. Sænket 22.12.1919 af tysk ubåd på rejse North Shields – Oran med kul. 2 mand omkom. 6 mand blev taget om bord i ubåden og ført til Brügge.

Myren – the company and the vessels

SUMMARY

The shipping company got its name from Myrens Mek. Verksted (Myren Engineering Works), the shipyard in Fredrikstad, Norway, where its first ship, ANNA, was built in 1891. The shipping firm Holm & Wonsild were responsible for the establishment of this shipping company as well as two other shipping companies, Ægir og Gefion. The two latter companies were later merged with Myren, in 1906 and 1917 respectively.

The shipping company, which only lost one ship during World War I, grew at a steady pace and in the period between the two World Wars Myren became one of the medium-sized Danish shipping companies. In 1927 the company delivered its first tanker, CHRISTIAN, and four years later it acquired the tanker DANMARK, which was 16.000 dwt. These two tankers were chartered out in advance to D.D.P.A. – a company that later changed its name to Danish ESSO. Myren, which throughout its entire existence was a tramp shipping company, was thus the first tramp shipping company to acquire tankers.

With these two tankers and the dry cargo ship CHR. SASS, which was delivered in 1931, the company gradu-

ally switched to motor ships. It had previously tried out a steam turbine ship, STAL, but the experiment was not repeated. Just like the other shipping companies Myren had many ships laid up in the beginning of the 1930's, but it surmounted the crisis, which it also did in World War II, this time with the loss of three ships.

In the beginning of the 1950's it was difficult to keep the small steamships in traffic, and the last of them, BIRTE, was finally sold in 1954. On the other hand new motor ships were acquired, mainly from the shipyard in Nakskov. However, it seems that the company hesitated too long before replacing their steam ships and this was probably a contributing factor in the later closure of the company. In its later years the company had only three ships and it considered the possibility of going into bulk traffic with a new ship. The shareholders, however, wanted the company liquidated. The three ships were sold and with a dividend of 630% the Myren shipping company closed down.

The many ship names taken from Nordic mythology were a distinctive characteristic of the company.

Til Island, Grønland, Bordeaux og St. Petersborg – om CARITAS i sejlads 1729-35

Det er sjældent at finde materiale bevaret netop i den kombination, som ligger til grund for denne beretning om et skib fra første del af 1700-tallet, der endda kan følges fra første til sidste rejse. Et fallitbos efterladenskaber, en vurderingsforretning og en af de få bevarede toldbøger gør det muligt at finde usædvanligt mange oplysninger om netop CARITAS, som endda kom på et par temmelig atypiske rejser. I tilgift kan der sættes navn på et Grønlandsskib, som hidtil har været anonymt.

CARITAS betyder barmhjertighed, og det tremastede galeotskib CARITAS blev da også i 1733 benyttet til et fromt formål, som det siden vil fremgå. Men om tiden indtil da er der ikke så forfærdelig meget at fortælle. Fartøjet sås første gang i fart fra København i 1729, da det som nybygget med flensborgskipperen Hans Petersen Rask sejlede til Vopnafjörður i Island og tilbage igen til hovedstaden. Det var der ikke noget usædvanligt i. Hvert år stævnedes en snes skibe fra København nordpå med nødvendige forsyninger, og fra Island hjemtoges kød- og fiskevarer.

Usædvanligt var det heller ikke, da københavnerskipperen Bertel Pedersen i december samme år afgik med CARITAS til Bordeaux.

Det var med trælast. Returladningen bestod naturligvis overvejende af vin. Vel hjemkommen i sommeren 1730 nåede skipperen en tur til Riga, inden der i København blev lagt op for vinteren.

I årene 1731-1732 var der igen en ny skipper om bord på CARITAS. Rolf Kierulf sejlede i den vante Islandsfart med én rejse tur/retur om året. Men i 1733 var destinationen mere usædvanlig, det drejede sig udtrykkeligt om "Stradt Davis og hans kgl. Majestæts Kolonier" – derefter skulle skibet gå retur til København. Det var med den fjerde og sidste skipper i rækken, Hillebrand Pedersen.

Grønlandsfærd 1733

Det var på et kritisk tidspunkt, at CARITAS blev bortfragtet til en rejse på Grønland. Tolv år tidligere – i 1721 – var Hans Egede sejlet nordpå for at missionere blandt de muligvis forvildede nordboere, som til hans skuffelse viste sig at være eskimoer. I 1728 var der blevet opsendt soldater og tugthusfanger i et temmelig mislykket forsøg på en udvidet kolonisering. De overlevende blev hjemtaget i 1731, mens Hans Egede og hustru sad alene tilbage. Det var nu et spørgsmål, om dette var begyn-



FORTUNA var lidt yngre end CARITAS, nemlig fra 1742, da den løb af stabelen i København. Den blev bygget af skibsbygmester A. Eskildsen. Grundlaget for modellen på Handels- og Søfartsmuseet er den originale konstruktionstegning, der findes på Rigsarkivet. Den slags tegninger er for civile skibes vedkommende meget sjældne, når det gælder første halvdel af 1700-tallet. FORTUNA var på 75 kommercelæster og dermed godt og vel halvanden gang så stor som CARITAS, der kun var målt til 44. Men tremastede galeoter var de altså begge.

Foto H&S

The FORTUNA, which was from 1742, was a little younger than the CARITAS when it was launched in Copenhagen. It was built by A. Eskildsen, a master shipbuilder. The model in the maritime museum is based on the original sheer draught, which is located in the Record Office. When it comes to non-military ships this kind of draught is very rare in the first half of the 18th century. The FORTUNA was 75 commerce lasts and thus a little more than one-and-a-half times as big as the CARITAS, which only measured 44 lasts. However, they were both three-masted galeots.

Photo DMM

delsen til enden for både mission og koloni i Grønland, når situationen på denne måde nærmede sig det håbløse i Godthåb.

I København overvejede man, hvad der var at gøre. Resultatet blev et ja til en fortsættelse. Den 4. april 1733 forelå den kongelige beslutning. Heraf fremgik, at Hans Majestæt Christian VI i fremtiden ville understøtte missionsværket i Grønland og det vel at mærke ved at skyde midler til. Årligt ville der blive tale om et beløb på 2000 rdl. Og endvidere blev Hans Egede opfordret til at tage kærligt imod “de med dette Skib kommende 3 Mæhriske Brødre, der ere Tømmermænd af Profession”. Dette skib var altså CARITAS, fragtet for kongens regning. Om de omtalte mæhriske brødre er vel ikke andet at tilføje, end at denne introduktion af herrnhutere i Grønland ikke var til lutter velsignelse for Hans Egede, men de blev altså sejlet op med CARITAS og ankom den 20. maj.

Det var klart, at særlige begunstigelser fulgte opsendelsen af skibet med de tre tømmermænd og meddelelsen om den glædelige nyhed. Allerede den 31. marts – altså før den formelle beslutning – forelå der en ordre fra Søetatens Generalkommissariat om, at al den proviant og andre varer, som med Hillebrand Pedersens galeotskib skulle føres til kolonien Godthaab i Grønland, kunne “udpassere” fri for enhver omkostning. Ordren var stilet til de københavnske toldinspektører, og disse tog den særdeles bogstaveligt. Tilfældet har villet, at netop toldregnskabet fra dette år – 1733 – er bevaret, og der er her ikke det ringeste spor af

Hillebrand Pedersens udsejling til Grønland. Der blev ikke engang udstedt en toldseddel, noget højst usædvanligt. Til gengæld blev rejsen behørigt registreret i Øresundsregnskabsprotokollen.

Derimod kan man se Hillebrand Pedersen komme hjem med CARITAS. Også da forelå der en ordre om toldfri passage, men det blev så til gengæld omhyggeligt noteret, og ladningen angivet således i toldbogen:

84 jernbaands og 2 tøndefade Spæk,
18 stk Renskind,
126 stk. Ræveskind,
100 stk Robbeskind, [sælskind],
15 stk Hvalbarder fra 3 til 9 fod lange,
noksom her fra tilforn er oversendt 13 Par Støvler og 9 par Sko.

Man kan i forbifarten undre sig over de støvler og de sko, som åbenbart ikke var fundet anvendelige i Godthåb. Forklaringen må selvfølgelig være, at kamikker af lokal forarbejdning var mange gange bedre – et morsomt lille vidnesbyrd om, hvor lidt man nede i København kendte til forholdene i den nye koloni.

Såvidt Grønlandsfærden med CARITAS i 1733. Denne sejlads i kongelig tjeneste var for skipper Hillebrand Pedersen en engangsforeteelse. For netop samme år havde købmand Jacob Severin for egen regning sendt et skib derop for at undersøge forholdene, og i marts 1734 fik han eneret på besejlingen i de følgende år.

Om bord på CARITAS

Søløjtnant Anders Kierulf havde siden 1731 været hovedreder for CARITAS, idet han ejede tre fjerdedele af skibet – Rolf Kierulf, der førte det i 1731-32, var naturligvis hans bror. Den sidste fjerdedel tilhørte ingen ringere end Andreas Bjørn, som på dette tidspunkt var den mest fremtrædende skibsreder i København med eget værft på Christianshavn.

I 1733 solgte Anders Kierulf en fjerdepart af CARITAS til rådmand Rasmus Kiølsden. Men samme rådmand Kiølsden fik ikke megen glæde af sin ny erhvervelse, for året efter gik han fallit. Det kan siges at have været uheldigt for ham, men unægtelig til held for eftertiden. For i fallitboet ligger bevaret en del dokumenter, som fortæller ikke så lidt mere om CARITAS.

Rådmandens fjerdepart skulle på auktion og skibet blev derfor vurderet i november 1734. Resultatet var blandt andet et inventarium, en fortegnelse over alt om bord.

Vurderingsmændene var naturligvis sagkyndige, nemlig oldermanden for det københavnske skipperlav bistået af en skipper. De konstaterede indledningsvis, at skibet var seks år gammelt og målt til 44 kommercelæster – i moderne mål vil det svare til noget i retning af 100-110 nettoregistertons. Skibet lå med "alle blokke fulde", det vil sige udstyret både med den stående og den løbende rigning. Nogle blokke trængte dog til at udskiftes, ligesom fokkemasten behøvede en reparation.

Så fulgte den lange opremsning af det øvrige inventar, altså alt løsøret. Fire ankre med

tilhørende tove udgjorde den første gruppe. Derefter en opregning af sejl, hvoraf der ofte var to af samme kategori. På dette grundlag kan man slutte, at CARITAS på fokkemasten kunne føre klyver, foremærsejls og fok samt fok-bonetter – løse sejl, som kunne snøres på og forstørre fokken. På stormasten var der storemærsejls og storsejls og på mesanmasten en mesan og et krydssejl. CARITAS var en råsejler, som så at sejl førte i to etager.

I gruppen "styrmandsgods" opregnedes flag og vimpler, kompasser, lod og lodliner samt en agterlanterne. Alt sammen, hvad der havde med navigationen at gøre. "Bådsmændsgodset" omfattede pumper, merleprene til tovværksarbejde og lugejern med tilhørende hængelåse til at sikre skibets to luger. Endvidere bådshager, håndspager til spillet, faldrebstrappe, surringer m.v. Og alt dette afspejler naturligvis bådsmændens ansvarsområde.

"Tømmermandsgodset" var til gengæld beskedent og bestod kun af en økse og en lille sav. "Kokkegodset" var, hvad skibskokken rådede over, og han kunne klare sig med en kødkedel, en fiskekedel, en kasserolle og en dobbelt-potte, alle fire af kobber. Hertil et brandjern (må være en ildrager), fire beslagne vandfade (altså af træ), et ubeslagent ditto, fire tomme øltønder, fire træbakker, syv træskeer samt en vandpøs.

Og så endelig til det allerhelligste, indholdet i kahytten. Her fandtes et bord med skuffe under og lås for. Der var et tinfad, fem tintallerkener, to tinskeer, en stensål og en lås for

kahytsdøren. Det siger sig selv, at alle faste køjer, bænke og lignende var nagelfaste og derfor ikke skulle henregnes til løsøret.

Men man savner unægtelig noget mere bestik og spørger uvilkårligt, hvordan besætningen bar sig ad med at skære kødet og slukke tørsten. For hvad drak de af, hvad enten det var øl eller vin? Forklaringen må selvfølgelig være, at folkene forventedes selv at medbringe skeer, knive og krus.

Vurderingsmændene sluttede med at anslå værdien af en fjerdepart af CARITAS til 392 rigsdaler og 4 mark. Og det kom til at holde pænt stik, for på auktionen kom køberen, Andreas Bjørn, til at betale 400 rigsdaler.

Bordeaux og St. Petersborg

Da CARITAS vendte hjem fra Grønland blev den sat i fart i mere vante farvande. Først en kort lille tur til Warnemünde for at hente trælast og så igen til Bordeaux. Men denne gang fortæller regnskabsopstillinger i fallitboet mere om turen og de løbende udgifter.

Efter afsejlingen fra København sent på året 1733 kom de første udgifter naturligvis allerede i Helsingør. Ikke alene skulle der betales Sundstold, godt ni rigsdaler, men Hillebrand Pedersen måtte også erlægge to rigsdaler for den jolle, som bragte ham fra skibet ind til Øresunds Toldkammer og tilbage igen. Det var faktisk dyrt, og man forstår, hvorfor der i Helsingør var eksistensgrundlag for så mange færgemænd.

På den videre færd lagde CARITAS ind til Flekkerø i Norge, antagelig på grund af dårligt

vejr. Det kostede lodspenge ind og ud, men lejligheden benyttedes bl.a. til at indkøbe fire favne brænde til kabyssen.

Ved Flekkerø var CARITAS også skyld i et mindre havari. Under en storm bristede både ankertovet og den line, som skibet var fortøjet med i land. CARITAS drev på en hollænder, hvis bovspryd knækkede. Det kostede seks rigsdaler.

Vel ankommen til Bordeaux blev udgifterne ikke, som man skulle vente, opgjort i fransk valuta, men i hollandske gylden og styver. Det illustrerer meget godt, at nederlænderne i lang tid havde været dominerende i den øst-vestlige sejlads i de nordeuropæiske farvande. Hillebrand Pedersen meldte sig hos den danske konsul for at betale konsulsatsgebyr, og der var mellemværender med to mæglere, en i selve Bordeaux og en i Blaye længere nordpå ved Girondes brede munding.

Under opholdet på floden blev kahytsvinduerne åbenbart udskiftet, idet der blev anskaffet beslag til to kahytsporte med hængsel og tilhørende vinduer. Endvidere købtes et stort kvantum harpiks til master, stænger og blokke. Og tiden blev udnyttet til at få malet skibet smukt op – farverne var: spanskgrøn, blå, engelsk brunrødt, blegghvidt, zinober, gult og mønje – hertil anskaffedes seks pensler. Et sidste køb inden afrejsen var tre oksehoveder “drikkevin”, hvilket vel må betyde, at man havde sikret sig, at skibet var velforsynet til hjemrejsen og måske længere end som så, eftersom det drejede sig om næsten 700 liter!



Skibe på Sundet ud for Kronborg i 1739. I forgrunden ses et dansk orlogsskib og et svensk. Chaluppen med Dannebrog må være i færd med at hente eller bringe gæster til svenskeren. Til højre nok et svensk orlogsskib, mens den danske fregat i mellemgrunden er vagtskibet, der lå for at kontrollere, at alle forbigående handelsskibe ankrede op for at betale Øresundstold. Og alle fire saluterer på livet løs, for der anvendtes ufattelig store mængder løst krudt på den slags i 1700-tallet. Der ses tre små én-mastede jagter og en galeoth, den sidste har desværre ikke tre, men kun to master, en stor og en lille, en såkaldt halvandenmaster.

Foto H&S

Ships in the Sound off Kronborg in 1739. In the foreground a Danish and a Swedish naval vessel can be seen. The barge with the Danish flag Dannebrog must be in the course of fetching or delivering guests to the Swedish ship. To the right is another Swedish naval ship, while the Danish frigate in the middle is the guardship on duty which made sure that all passing merchant ships anchored there to pay the Sound Dues. All four of the ships are shooting off gun salutes, since huge amounts of blanks were used for this purpose in the 18th century. There are 3 small one-masted sloops and one galeot. The latter unfortunately has got not three but only two masts, a large one and a small one, making it a so-called one-and-a-half-master.

Photo DMM

Men vinen *var* til skibsbrug, for den egentlige ladning fra Bordeaux figurerede ikke på Hillebrand Pedersens regnskab.

Herefter blev regnskabet igen ført i rigsdaler, idet der var told for indgående i Sundet, der var betaling på Københavns toldbod samt mæglersalær, men kun for skibet, ladningen blev fortoldet særskilt. Og så blev der afregnet kostpenge. Taksten var for skipper og styrmand tilsammen to rigsdaler om ugen. De har spist og drukket bedre end de øvrige syv ombordværende, som kun fik for 4½ mark egentlig pro persona. Sagt på en anden måde: 96 skilling pr. mand i kahytten, 72 pr. mand forude.

Før udsejlingen havde skipper og besætning fået udbetalt deres halve hyre. Ved hjemkomsten fik de den anden halvdel. Gjort op skematisk, ser den *hele* hyre for en rejse København-Bordeaux-København således ud. Ved samme lejlighed får man en oversigt over besætningen.

Skipper	80 rdl.
Styrmand	40 rdl.
Tømmermand	36 rdl.
Baadsmænd	26 rdl.
Kok	24 rdl.
Tre matroser à	18 rdl.
Drengen	9 rdl.

Skipperen fik altså en relativt høj hyre, endda højere end som så, idet der tillige var den traditionelle kaplak, bestående af tre procent af fragten fra Bordeaux og hjem, hvilket beløb sig

til 54 rdl. Kaplakken var en net ekstraindtægt, der opfattedes som en belønning for på bedste måde at have varetaget rederes og befragteres interesser.

CARITAS var tilbage i København igen i juli 1734 og inden den følgende rejse var der de trivielle, men nødvendige udgiftsposter til værk, tjære, brænde, lys til nathuset, kostpenge og igen den halve hyre. Det kan ses, at CARITAS selvfølgelig havde været helt inde i havnen, for der var en udgift på 36 skilling for i 18 dage at have kocht i land. Åben ild var af indlysende grunde strengt forbudt om bord på skibe inden for toldbodbommen, og det blev strengt overholdt. Endelig fik skipper ved afrejsen et mindre beløb – 20 rdl. – i sin varetægt. Det var så at sige skibets kassebeholdning til brug for mindre, påkommende udgifter.

I august 1734 stævnedes CARITAS da ud igen, nu med kurs mod St. Petersburg. Og det var med en ganske særlig last, som det ligeledes fremgår af dokumenterne fra fallitboet. Skibet var i virkeligheden chartret af den russiske ambassadør i København til at sejle nogle russiske fanger hjem. Og man kan så undre sig over baggrunden for denne besynderlige opgave i efteråret 1734.

Men der er sådan set ingen tvivl om sammenhængen. Året før – i 1733 – havde russerne sejret i den polske arvefølgekrig og sat August den III på tronen. Modstanderen var Stanislaw Leszcynski, som akkurat nåede at flygte østpå, og det må således være det tabende partis russiske fanger, som af en eller anden grund var strandet i København.

Under rejsen var der fortsat løbende udgifter. På vej østpå anløb CARITAS Gotland, hvor der blev købt brænde – forbruget kan have været uventet stort på grund af de russiske passagerer.

Efter ankomsten til Kronstadt blev udgifterne naturligvis opgjort i rubler og kopek. Noget af det første var aflønning af seks mand, som på grund af "kontrære vinde" skulle hjælpe til med at varpe CARITAS halvanden mil op til selve St. Petersborg. De roede et stykke fremefter med varpankeret og lod det så falde, hvorefter folkene på CARITAS fod for fod halede ind på spillet. Et besværligt stykke arbejde over så lang en afstand, men det kan jo være, at nogle af passagererne trådte hjælpende til og greb en håndspage.

Ejerne af CARITAS kunne herefter glæde sig over en bruttofragt på 500 rigsdaler indtjent på et par måneder. For skibet var hjemme tidsnok til sent på året at påbegynde nok en rejse til Bordeaux.

Bordeaux og Skagen

Inden næste udsejling fik CARITAS en større overhaling. Andreas Bjørn mødte med en regning, som må have været for værftsarbejde. Der var endvidere regninger fra en sejmagermester, en rebslagermester, en ankersmed og en blokkedrejer. Der var indkøbt pumpelæder, værk, mastesmør, koste, brænde og lys til nat-huset. En kobbergryde og en kobberpote var blevet fortinnet. Til brug i kahytten var anskaffet et anker vin og et halvt anker fransk brændevin – cognac. Der var de sædvanlige

beløb for udgående på Toldboden og Accisekontoret, kogepenge i land for den sidste del af tiden i Københavns havn, den halve hyre forud, kostpenge samt 30 rigsdaler i rede penge til forefaldende udgifter. Herefter stod CARITAS nordpå i Sundet, og der fortoldedes den 1. december 1734 i Helsingør.

Men det skulle blive sidste gang, dette skib strøg sejl ved passagen af Kronborg. For nok nåede CARITAS i god behold til Bordeaux og fik indladet. Herefter sattes kursen hjemefter. Den 14. april 1735 blev returladningen forsikret og det var klogt, men unægtelig i sidste øjeblik. For natten mellem den 26. og 27. april 1735 forulykkede Hillebrand Pedersen med sit skib. CARITAS strandede ved Skagen. Men der forlød ikke noget om tab af menneskeliv, og det var ikke værre, end at der blev bjerget ikke så lidt af ladningen.

Siden blev det opgjort til, at 512 fustager var reddet i land, og efter at der var blevet fyldt op og målt efter, drejede det sig om netto i alt 404 oksehoveder hvidvin, 73½ oksehoved rødvin, otte oksehoveder muskatellervin, én en-sjettedel cognac og én eddike, tilsammen altså 487 2/3 oksehoved. Sammensætningen kan forekomme lidt overraskende, så meget hvidvin og så forholdsvis lidt rødvin? Hvorom alting er, der var tale om store værdier, for tilsammen vurderedes den bjergede del af ladningen til 4050 rdl. Altså til to en halv gang af, hvad CARITAS var værd.

I København sad der en ængstelig importør, som var noget usikker på, hvordan det ville gå med hans andel af ladningen ved den videre



En detalje fra FORTUNA. Stybords forskib med fokkerøstet, og vantet sat med de fire jomfruer. Lige foran er pligtankeret under krانبjælken med den ene flig inde på dækket. Man kan på dette foto se modellens usædvanligt fine detaljer i både træarbejde og tovværksarbejdet.

Foto H&S

A detail of the FORTUNA. Starboard forepart of the ship with the fore-channel and the shrouds tightened with four deadeyes. Right in front of the shrouds is the sheet anchor placed under the cathead with one fluke stowed on deck. The fine details of wood and rope work can be noticed on the photo.

Photo DMM

procedure i Skagen. Han fik hos myndighederne udvirket en tilladelse til med et særligt opsendt skib at afhente 308 oksehoveder vin og 3/4 oksehoved eddike. Den del af ladingen skulle så fortælles i København, mens resten var Skagentolderens ansvar. Det var mere

end rigeligt for ham at klare, og det endte da også i det rene rod.

Sagen var den, at Hillebrand Pedersen havde måttet akkordere med de bjergende borgere i Skagen på ganske skrappe betingelser. Skagboerne skulle nemlig have ikke mindre end en

fjerdedel af værdien. Samtlige fustager havde været mærket, så i princippet skulle det have været muligt helt nøjagtigt at opgøre, hvis ejendom det var. Men ved opfyldningen og opmålingen var det hele blevet blandet sammen. Endvidere var det ikke muligt at sælge næsten 180 oksehoveder vin i Skagen. Det skulle i princippet foregå ved auktion, og man forstår københavnerkøbmandens bekymring, for der var naturligvis slet ikke mulighed for at afsætte så store kvanta til bare nogenlunde fornuftige priser helt oppe på Jyllands nordspids. Resultatet blev, at noget blev bortauktioneret, noget gik til Aalborg, mens bjergene måtte gå ind på at få en del af deres tilgodehavende *in natura*. Så der blev nok drukket mere fransk vin end vanligt i Skagen i det Herrens år 1735.

Hele denne forviklede sag fik myndighederne i København til at rynke brynene, og den stakkels Skagentolder måtte forklare sig side op og side ned. Men det fik ingen konsekvenser for ham, for de strenge revisorer måtte indrømme, at han havde været i en meget vanskelig situation, og fortoldning af så store mængder vin har med garanti heller ikke været noget, toldereren i Skagen i sin vildeste fantasi havde forestillet sig at skulle komme ud for.

Skipperen, Hillebrand Pedersen, kom snart ud at sejle igen. I 1736 sås han atter i fart, men nu var det med galeoten DORTHEA MARIA ELISABETH, som var destineret til Riga. Han holdt sig i de følgende år til de nære farvande.

Om CARITAS, der mødte sit endeligt ved Skagen, er der ikke meget at tilføje. Det var et skib som så mange andre, der på de fleste rej-

ser sejlede i ganske ordinær fart. Til gengæld var færden til Godthåb og til St. Petersborg ikke så lidt ud over det sædvanlige. Og takket være især rådmandens fallit ved vi mere om dette fartøj end om de fleste af dets samtidige. Sådan set kan der vel i øvrigt stadig eksistere rester af CARITAS. Genbrug af skibstømmer ses ofte i ældre huse, og når der kunne bjerges 512 fustager fra vraget kunne noget tømmer vel også være kommet med. Så kan hænde, at der stadig sidder et par planker fra CARITAS et eller andet sted i en bygning i Skagen eller omegn.

KILDER

De vigtigste er:

Landsarkivet for Sjælland, Københavns Skiftekommission, Konceptskifter 1736 6/10-20/12.

Københavns Stadsarkiv, MC 721, Vurderinger af skibe og skibsladninger.

Rigsarkivet, Toldregnskaber, København, toldbog 1733; og samme, Skagen, Antegnelser til toldregnskab 1735.

Hertil naturligvis Øresundstoldregnskabsprotokollerne diverse år.

OMREGNINGSTAL

1 rigsdaler = 6 mark = 96 skilling

1 oksehoved = 6 ankre = 231,84 liter

1 kommercelæst = 5200 pund

1 registerton = 2,83 m³

CARITAS' voyages 1729-1735

SUMMARY

The CARITAS was a three-masted galliot of about 100 net register tons, built in 1729. The article tells about the ship's voyages from 1729 until it sank in 1735. During the first active year of its history the ship sailed in the Iceland traffic with Hans Petersen Rask from Flensburg as skipper. On the outward journey the cargo consisted of provisions and on the homeward journey meat and fish. In 1729 with Bertel Pedersen as skipper the CARITAS sailed to Bordeaux with a cargo of timber returning with a cargo of wine.

In 1733, under its fourth and last skipper Hillebrand Pedersen, the destination was Greenland. In 1721 Hans Egede had sailed north in order to do missionary work among the northern inhabitants, but much to his disappointment these turned out to be Eskimos and the attempt at colonisation partly failed. Hans Egede and his wife remained alone in Greenland and it was now a question of whether this was the beginning of the end for both the mission and the colonisation in Greenland. However, the king decided to continue the colonisation, and the CARITAS sailed to Greenland with three members of the Moravian Church on board, who were to do missionary work among the natives. Because of the special nature of the journey the ship was exempted from customs duty, and it is precisely the customs accounts from the year 1733 which have been preserved, and they show no trace of Hillebrand Pedersen's departure for Greenland. There was not even a customs receipt issued, which was something most unusual. On the other hand the customs archives show that Hillebrand Pedersen sailed home with the CARITAS. Once again with an order exempting it from customs duty, but this time it was carefully noted and the cargo was entered in the custom house book.

Naval Lieutenant Anders Kierulf had been the main owner of the CARITAS since 1731, owning three-quarters of the ship. His brother, Rolf Kierulf, was master of the ship from 1731-32. The last quarter share in the ship belonged to Andreas Bjørn, who at this time was the most prominent shipowner in Copenhagen, with his own shipyard on Christianshavn. In 1733 Anders Kierulf sold a quarter part of CARITAS to Councillor Rasmus Kieldsen, who went bankrupt the following year. The councillor's quarter share was due to be auctioned off, so the ship was assessed in November 1734. The inventory of items has been preserved and the article specifies part of the ship's equipment. At the auction the purchaser, Andreas Bjørn, paid 400 rix-dollars for the ship complete with contents.

When the CARITAS returned from Greenland it was put into the Baltic traffic with cargoes of timber, and later to and from Bordeaux, France, carrying wine. It is from this traffic that we have records of the sailors' wages. The voyages went well until 1735 when the ship sank near Skagen, but no lives were lost and part of the cargo was salvaged. The terms of the salvage contract were very hard, and the residents of Skagen ended up earning a lot of money from the salvaging. The shipowners had part of the wine cargo sent to Copenhagen, since an auction there was preferable to one in Skagen, where the small population would have brought lower prices for the wine.

The skipper, Hillebrand Pedersen, soon sailed again. 1736 saw him en route again, this time with the galliot Dorteia Maria Elisabeth which was bound for Riga. In the following years he kept to the waters closer to home.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Årsberetning 2007

Året 2007 har været et markant år i Handels- og Søfartsmuseets historie. Det har været året, hvor arbejdet med at skabe Det Nye Søfartsmuseum i nye bygningsrammer for alvor er gået i gang, og hvor museet i efteråret kunne præsentere et enestående projekt af BIG, Bjarke Ingels Group som vinder af en indbudt arkitektkonkurrence. Det har også været året, hvor museets direktør gennem 26 år på posten, Hans Jeppesen, gik på pension og i august blev afløst af den hidtidige direktør for Københavns Bymuseum, Jørgen Selmer.

Det har samtidig været et år, hvor der er præsenteret nye udstillinger og bag kulisserne er arbejdet ihærdigt på at forberede det gamle museum på de nye tider. Det er sket med fortsat digitalisering og tilgængeliggørelse af samlingerne på nettet, med arbejde i magasiner og konservering, med skoletjeneste og med løbende udvikling af museets hjemmeside www.maritime-museum.dk.

Forarbejde til det nye søfartsmuseum

Handels og Søfartsmuseet modtog i 2006 seks mio. kr. i støtte fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal, JL-Fondet, Dampskibsselskabet Orient's Fond samt TORM's Understøttelsesfond til gennemførelse af arkitektkonkurrence og for-

projektering af et nyt søfartsmuseum i Dok 1 på værftsgrunden i Helsingør.

Som optakt til arbejdet arrangeredes i januar 2007 et to-dages inspirationsseminar i Danmarks Rederiforening med deltagelse af en række søfartshistorikere, museumsfolk, museets faglige personale samt bestyrelsens formand og næstformand. På seminaret blev drøftet en del idéer til opbygningen af det nye museum. Dette blev fulgt op et par dage i april, hvor museets personale var på inspirationstur til Göteborg for at se Verdenskulturmuseumet og høre nærmere om dets opbygning og udstilling.

Arkitektkonkurrence: Efter at have været i EU udbud fra januar, hvor der viste sig en imponerende interesse fra et stort antal danske og udenlandske arkitekter, blev følgende 5 firmaer i marts udvalgt som deltagere i en arkitektkonkurrence om opførelse af et nyt museum i dok 1 på den gamle skibsværftsgrund i Helsingør: C.F. Møllers Tegnestue A/S; Schmidt, Hammer, Lassen; BIG, Bjarke Ingels Group; Dorte Mandrup Arkitekter samt Keith Williams Architects Ltd. Konkurrencen blev afgjort af en dommerkomité bestående af bestyrelsesformand Niels J. Bagge; direktør for



Danmarks Nye Søfartsmuseum placeres under jorden i en 6.000 m² stor bygning, der omkranser den gamle tørdok fra Helsingør Skibsværft. Projektet er tegnet af BIG, Bjarke Ingels Group og udnytter det åbne dokrum som et nyt udendørs byrum. Adgangen til det nye museum sker ad broer spændt ud mellem dokkens sider. Billedet viser dokken set fra vest mod øst med indgangsbroen, der i en vinkel fører publikum en etage ned og ind i museet under jorden. Dokkens vægge bliver på forskellige steder gennembrudt for at skaffe dagslys til museet.

Illustration: BIG, Bjarke Ingels Group, 2007.

Denmark's new maritime museum will be placed underground in a 6000 square meter building which will encompass the old dry dock from Elsinore Shipyard. The project has been designed by BIG, Bjarke Ingels Group, and makes use of the open dock area as a new outdoor town area. Access to the new museum will be provided by bridges suspended between the sides of the dock. The picture shows the dock seen from west to east and the entrance bridge which at an angle leads the public one storey down and into the museum under the ground. The walls of the dock will be pierced in various places in order to bring daylight to the museum.

Illustration: BIG, Bjarke Ingels Group, 2007.

Danmarks Rederiforening Peter Bjerregaard; direktør for Nationalmuseet Carsten U. Larsen; fagdommer, arkitekt Signe Cold; fagdommer, arkitekt Michael Steen Johnsen.

Som vinder af konkurrencen udpegede en enig dommerkomité et projekt af BIG, Bjarke Ingels Group, der udmærker sig ved at holde dokken åben som en offentlig tilgængelig plads, og placere det egentlige museum som en bygning under jorden på ydersiden af dokkens vægge.

Med henblik på at sikre, at der ville være mulighed for at optage forhandlinger med andre end arkitekten på vinderprojektet udpegedes 2 projekter på en delt 2. plads. Der er tale om projekter udarbejdet af Dorte Mandrup Arkitekter samt C.F. Møllers Tegnastue A/S.

Vinderprojekterne blev præsenteret for offentligheden ved en reception på museet 13. september 2007. Dommerbetænkningen er blevet trykt til brug i det videre fundraisingarbejde og er i sin helhed lagt ud på museets hjemmeside. Vinderprojektet har i tiden efter offentliggørelsen været genstand for stor opmærksomhed også internationalt, og der er grund til at forvente, at realiseringen af vinderprojektet vil kunne give dansk skibsfart et udstillingsvindue i et bygningsværk af unik international standard.

I forlængelse af arkitektkonkurrencen har museets formand Niels J. Bagge og museets direktør besøgt en række fonde og relevante offentlige myndigheder for at introducere projektet, og museets næstformand Dan Pode

Poulsen har arbejdet med tilvejebringelse af økonomien til byggeriet, der vil blive finansieret via donationer fra en række fonde primært inden for de maritime erhverv.

Som forberedelse til det kommende byggeri anmodede styregruppen under museet i efteråret COWI A/S om at udarbejde en brandstrategirapport af arkitektfirmaet BIGs vinderforslag, dvs. beskrivelse af lovgrundlag, brandstrategi, flugtvejsforhold, krav til konstruktioner, driftsmæssige krav m.m.

COWI har ved udgangen af 2007, på byggeselskabets foranledning, igangsat udtagning af boreprøver fra den kommende byggeplads. De skal give de nødvendige data vedr. jordlagenes geotekniske parametre og evt. forurening, samt oplysninger om vandstand og den kemiske sammensætning af grundvandet.

Museet har for at være forberedt på omfanget af evt. arkæologiske undersøgelser på byggeområdet fået foretaget en arkivalsk undersøgelse af tidligere aktivitet på stedet. Den tyder ikke på, at der vil være meget at finde ved en arkæologisk udgravning. En række boreprøver har heller ikke afsløret bevarede ældre kulturlag i undergrunden omkring dokken. I givet fald kan det udløse en lovpligtig arkæologisk undersøgelse.

Forundersøgelserne skal danne grundlag for den videre bearbejdning og detaljering af projektet.

Indretning af Det Nye Søfartsmuseum er en kæmpe opgave, der ikke blot består i at flytte det gamle museum over i nye rammer,

men også består i en nydefinering af museets indhold og aktiviteter. Det er en spændende og udfordrende opgave, som skal løses på et kvalitetsniveau, der kan matche de spektakulære nye bygningsrammer.

Som indledning til arbejdet har museet i efteråret 2007 gennemført en intern omorganisering for at ruste organisationen til at påtage sig de mange nye opgaver og ansættelse af flere nye medarbejdere.

Den nye organisation blev drøftet færdig på et personaleseminar i november. Her fik det samlede personale også lejlighed til at møde arkitekterne fra BIG, og der sluttedes af med et besøg på Geocenter Møn, et af de nyeste formidlingshuse i Danmark.

Den nye organisationsplan omfatter overgangsfasen 2008 til 2011, hvor vi både skal sikre, at det gamle museum kan køre videre, at al aktivitet på museet og med samlingerne bag kulisserne bliver forberedt til at overgå til det nye museum samt sikre ressourcer til at udvikle ideer og planlægge indretningen af det nye museum. Parallelt med dette arbejdes der med gradvis øgning af driftsbudgettet frem mod åbningen af det nye museum. Det er skønnet, at driften af det nye museum vil kræve 22 årsværk, mod museets nuværende 12 årsværk. Hertil kommer projektansatte medarbejdere til en række forsknings- og formidlingsopgaver.

Den store aktivitet omkring forberedelsen af Det Nye Søfartsmuseum er forløbet samtidig med de øvrige opgaver, som museet skal løse:

Samlinger

Indsamling og registrering

Museets samlinger forøges først og fremmest gennem gaver fra enkeltpersoner, organisationer eller institutioner. Tilvæksten af genstande registreres i den nationale registreringsdatabase "Regin", og parallelt med dette overføres løbende oplysninger fra museets gamle håndskrevne protokoller med oplysninger om museets gamle samlinger af genstande og fotografier til digital form. Fotografier registreres i billeddatabasen PhotoStation. Der er i 2007 blevet nyregistreret i alt 1.070 fotografier og 232 genstande.

Museumsinspektør Kåre Lauring har det overordnede ansvar for registreringen. I arbejdet indgår endvidere både fast- og projektansatte medarbejdere. I årets løb har Merete og Jørgen Marcussen tillige som frivillige udført et omfattende arbejde med registrering af specialsamlingen af søkort og landkort. En registrering der afsluttes og lægges ud på nettet i 2008.

Til at fremme den retrospektive inddatering af museets ældre håndskrevne registreringer modtog museet ved årsskiftet 2007-08 100.000 kr. fra Kulturarvsstyrelsen. Projektet vil blive gennemført i løbet af 2008-09.

Museet har i 2007 fortsat scanning af fotografier omfattende museets samling af ældre fotografier inden for områder som: dampskibe, skibsbygning, topografi, havne og livet om bord. Projektet der afsluttes i 2008 er blevet finansieret af Dansk-Fransk Fondet, Hempels

Fond, JL- Fondet, Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond, samt Danmarks Rederiforening med i alt 50.000 kr.

Arbejdet udføres af Morten Bronke, Thorbjørn Thaarup, Lone Kristiansen og med Henriette Gavnholdt som tovholder. Arbejdet fortsætter ind i 2008.

I årets løb har museet endvidere fået mulighed for at scanne en større samling af fotografier for Østasiatisk Kompagni. Af samlingen, der var på ca. 700 fotografier, modtog museet efterfølgende ca. 500 fotografier. Projektet blev finansieret af ØK med 30.000 kr.

Selve scanningen og leveringen af fotografierne til Østasiatisk Kompagni blev udført og ledet af Henriette Gavnholdt, medens Kåre Lauring registrerede de 500 fotografier, der efterfølgende indgik i museets samlinger.

Der er adgang til museets digitaliserede billedsamling via hjemmesiden. I 2007 blev 1600 fotografier digitaliseret, således at der ved udgangen af året var 25.600 fotografier, ud af samlet ca. 200.000, tilgængelige digitalt.

I 2007 blev brugergrænsefladen fornyet, så tilgangen til arkivet er blevet mere brugervenlig. Den digitale tilgængelighed medfører dog ikke nedgang i personlige forespørgsler, der tværtimod er steget fra ca. 600 i 2006 til ca. 800 e-mails, breve, personlige og telefoniske henvendelser med allehånde maritimhistoriske spørgsmål i 2007. Desuden har arkivet leveret billedmateriale til ca. 10 publikationer.

Museet har i årets løb med taknemmelighed modtaget en lang række genstande som gave fra private og organisationer:

Det drejer sig bl.a. om arkivalier vedr. sømandsmissionen i Calcutta, fra Elisabeth Andersen; en skibsmodel af TREIN MÆRSK fra Bjarne A. Bang; personlige papirer fra telegrafist i ØK, Ejnar W. Petersen, modtaget fra Kaj Bauch; Fotomontage om M/S CYRENAS bjergning december 1978, modtaget fra Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S; arkivaler fra Dansk Skibs Klub København, skænket af Frederik Frederichsen; arkivalier vedr. Harald Chr. Frederiksen, leder af Poolen i Newcastle, modtaget fra J. Hougaard Frederiksen; skibsmodel af galeasen ELLEN, skænket af Jørgen Rubeck; arkivalier vedr. skibsfører C.A. Lund og H.P. Lund, modtaget fra Erik Henningsen; arkivalier og fotografier fra styrmand Hans Erling Hansen, skænket af Ellen og Axel Holm; arkivalier og papirer vedr. C.V.J. Møller, der var ombord på S/S MAGNUS, der blev torpederet december 1939, gave fra Inge Jensen; målepind til loddeapparat, modtaget fra Jørgen Marcusen; erindringer fra Frits Pedersen, skænket af Jess Maribo; tegninger fra HAPAGs S/S RESOLUTE, gave fra Kurt Meyer; samling af fotografier og arkivalier fra Otto Danielsen Rederi; to skibsklokker, skænket af Henning Petersen; lønningsregnskab fra S/S SKÅNE 1944-1945, modtaget fra Anders Høgh Post; lysekroner udført som sømandshusflid, skænket af Ludvig Emil Weitzman; fotografi, tømmermand fra GALATHEA 1847-1848, gave fra Ulla Roulund; skibsklokke fra M/F KRONBORG, gave fra Scandlines v. Svend Jørgensen; brochure Dansk Koloniudstilling Tivoli 1905, modtaget fra Erling Veje; papirer vedr. maskinmester

Knud Marius Vestergaard, gave fra Vibeke C. Vestergaard; fotografier fra Emil. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise 1905-1920, gave fra K. Wedendahl; ringbind med certifikat samlinger for skibe i den danske handelsflåde, gave fra Iver C. Weillbach; en større samling fotografier fra ØK samt kahytsplan for S/S RUSSIA, gave fra Østasiatisk Kompagni.

Bibliotek

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen har i 2007 udbygget det digitale katalog med o. 1500 poster, så det nu omfatter i alt 9248 poster. Kataloget er søgbart via museets hjemmeside.

Biblioteket kan tilbyde læsepladser, men har ikke ressourcer til at administrere udlånsvirksomhed. Bibliotekets bogbestand er vokset med 157 bøger, hvoraf de 127 er indkøbte, de øvrige modtaget som gave. Henriette Gavnholdt assisterer en dag om ugen på biblioteket. Arbejdet på biblioteket sker i tæt samarbejde med Søfartens Bibliotek omkring driften af vores fælles bibliotekssystem Book-It. Søfartens Bibliotek er systemansvarlig for driften af den fælles base. Fordelene herved er en bedre udnyttelse af såvel økonomiske som personalemæssige og kompetencemæssige ressourcer. Den fælles database er den eneste maritime biblioteksbase i Danmark og er en væsentlig kilde til litteratur- og informationssøgning – også på nordisk plan. I løbet af 2008 vil en ny version af bibliotekets online-katalog være tilgængeligt på museets hjemmeside, hvorfra man vil kunne søge i hele bibliotekets bogbestand. En undtagelse er den ældre samling,

som endnu ikke er blevet registreret til kataloget.

Ud over egne bogkøb, har museet i 2007 modtaget en række boggaver fra private og firmaer.

DFDS: "DFDS 1991-2006"; Kenneth Roy Henriksen: (1) Sten Wijkman Kjærsgaard, "De som søgte, men intet fandt", (2) Jørgen Jørgensen, "Brudstykker af en selvbiografi"; Per Henriksen: "Mercandia Rederierne"; rederiet Intertanko: John Newton, "A Century of Tankers"; Jørgen Marcussen: (1) Nicolette Jones, "The Plimsoll Sensation", (2) "The Maritime Medical Manual"; Museet på Koldinghus: "Kaffe og kage, te og chokolade" (Skrifter fra Museet på Koldinghus); Museumscenter Hanstholm: Kenneth Kristensen, "M/S PIONIER's forlis"; Niels Winther & Co: Johs. Bredmose Simonsen, "Niels Winther & Co"; Polar Tankers A/S: Loucas Haji-Ioannou, "King of the Tankers". Følgende forfattere har foræret egne værker til museet: Gert Uwe Detlefsen, "Reederei Ernst Komrowski"; Erik Egebak: "Krigssejler"; Bjarni Åkesson Filholm, "Norske Løve"; Eva Gravensten, "Mads Lange, roi de Bali"; Jan Heinemann, "Fanø i gamle postkort"; Bert Kelm, "Rømø", bind 5: "Ejendomme i Kirkeby ejerlav"; Thorkild Sandbeck, "Danske havforskningskibe gennem 250 år"; Fred M. Walker, "Song of the Clyde".

Bevaring

Museets konserveringstekniker Line Hallbjørnsson har i årets løb fortsat arbejdet med nyordning af fjernmagasinet og tilsyn af sam-

lingerne, et arbejde der bl.a. skal gøre samlingerne klar til anvendelse i det nye museum. I 2007 er især arbejdet med revision af plads- og genstandsregistrering vedr. samlingerne af værktøj og af Grønlandssamlingen. For at sikre at alle medarbejdere håndterer museumsgenstande korrekt, har Line Hallbjørnsson holdt kursus for medarbejderne i genstandshåndtering. Som led i sikringen af genstande i den permanente udstilling er udarbejdet rengøringsprogram for genstandene og sat klimamålere op i udstillingen.

En af årets vigtigste opgaver har været at redde samlingen af Ib Andersen tegninger fra de gamle danske tropekolonier, der er klassificeret til at være af "enestående national betydning". På den baggrund ansøgte museet Kulturarvsstyrelsen om at få de i alt 218 Ib Andersen tegninger konserveret og overført fra den oprindelige opsætning til ny opklæbning på syrefrit karton.

Projektet var budgetteret til i alt 118.000 kr., hvoraf styrelsen bevilgede 94.000 kr. Konserveringen blev udført af konservator Per. M. Laursen i samarbejde med Line Hallbjørnsson.

I årets løb har Museernes Fælleskonservering konserveret det kinesiske maleri "Skibe ved Kapstaden". I forbindelse med Kåre Laurings nyregistrering af Kornerups tegninger i Regin har Line Hallbjørnsson lavet tilstands-

rapporter af tegningerne. Andreas N. Kornerup var grønlandsforsker og foretog i årene 1876-1879 tre rejser til Grønland, hvor han lavede en række akvareller ca. 220 stk, der nu tilhører Handels- og Søfartsmuseet.

Museets fjernmagasin rummer faciliteter til frysning af museumsgenstande, før de sættes på magasin. Da museet ikke selv udnytter kapaciteten fuldt ud, bliver anlægget løbende udlejet til andre museer. I 2007 er der således frosset genstande for Furesø Museer og Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, samt et privat firma.

En række af museets vragdele fra GIDEON og JOSEPHAT har dog krævet frysetørring på Nationalmuseet. Det arbejde blev finansieret med støtte fra Revisor civiløkonom Gerhard Møller Nielsen og hustru Kirsten Møller Nielsen født Ørsted's Mindelegat.

På museets eget modelværksted har modelbygger Anders Faurholdt restaureret modellen af en firmastet bark, medens John Rasmussen har restaureret modellen af S/S EKLIPTIKA, bygget i Flensburg 1897 til D/S Urania København.

Som rekvireret arbejde har værkstedet restaureret en model af en lystkutter, kirkeskibe fra henholdsvis kirken i De gamles By i København og kirkeskib fra Avedøre kirke. Endelig er der renoveret modeller for Søfartsstyrelsen.



S/S EKLIPTIKA. Turretdækfragtskib med en lastevne på 3020 tons dødvægt, bygget 1897 i Flensborg til D/S Urania i København.

Turretdækskibene, der blev bygget i årene mellem 1892 og 1911, var specielt designede til bulklast som kul og korn. De var grundet den særlige konstruktion, hvor lastrummet er smallere i toppen end i midten, mere solide end de normale bulkskibstyper, ligesom dødsvægtstonnage blev forøget på bekostning af nettotonnage. For passage af Suezkanalen havde turretdækskibene en fordel, idet kanalens måleregler gik ud fra hoveddækkets bredde, og det var på netop denne skibstype meget smalt. 1911 blev målereglerne på Suezkanalen lavet om, hvorefter skibstypen gik ud af produktion.

Februar 1914 kæntrerede og forliste EKLIPTIKA i Biscayiske Bugt, 10 mand omkom og 11 blev reddet.

S/S EKLIPTIKA er Handels- og Søfartsmuseets eneste skibsmodel af turretdæktypen. H&S 2008:0043.

Foto H&S



S/S EKLIPTIKA. Turret deck cargo ship with a cargo capacity of 3020 dwt., built in 1897 in Flensborg for the D/S Urania shipping company, Copenhagen.

The turret deck ships, which were built in the period from 1892 to 1911, were specially designed for bulk cargoes such as coal and corn. As a result of their special construction, where the hold is narrower at the top than in the middle, they were stronger than the normal bulk ship types, and their dead weight tonnage was increased at the cost of their net tonnage. For the passage of the Suez Canal the turret deck ships had one significant advantage, and this was that the measurements for the ships passing the Canal were based on the breadth of the main deck, and it was very narrow on this specific ship. In 1911 the rules of measurement for the Suez Canal were changed, and after this the turret deck ships went out of production. In February 1914 the EKLIPTIKA capsized and sank in the Bay of Biscay, with the loss of 10 men, while 11 men were saved.

The S/S EKLIPTIKA is the Danish Maritime Museum's only ship model of the turret deck type. H&S 2008:0043.

Photo DMM

Formidling

Museets formidling har mange former og inddrager de fleste af husets medarbejdere. I udstillingerne har museet haft 47.514 besøgende, mod 41.076 i 2006. Entréindtægten har været på i alt 839.138 kr. og udgør således et væsentligt element i museets driftsgrundlag.

Antallet af besøgende på museets hjemmeside www.maritime-museum.dk har været 151.872 mod 111.141 i 2006. Administrationschef Ulla-Britta Hansen har haft det overordnede ansvar som webmaster med deltagelse af Henriette Gavnholdt, Benjamin Asmussen og Thorbjørn Thaarup

Efter en række problemer med den engelske del af museet hjemmeside, oprettedes i efteråret en lille engelsk oversigtshjemmeside for at have lidt at tilbyde engelsktalende gæster på nettet. Derudover er hjemmesiden blevet udvidet med features som "ugens billede", Jørgen Marcussens register til museets årbøger og registrant over museets store samling af søkort, udvidet billedarkiv og langt flere illustrationer.

Det elektroniske nyhedsbrev, som man gratis kan tilmelde sig på museets hjemmeside, har omtrent 400 abonnenter og redigeres af Benjamin Asmussen.

Udstillinger

I marts og april var Benjamin Asmussen ansvarlig for opbygningen af særudstillingen "De sidste sejlskibe" sammen med Christian Huusom og Thorbjørn Thaarup. Udstillingen tog udgangspunkt i Benjamin Asmussens speciale

i historie om dansk småskibsfart og forsøgte at udnytte flere af de besøgendes sanser. Udstillingen blev introduceret med et udsnit af filmen "Havets Husmænd" fra 1950'erne, mens typiske laster fra småskibsfarten som kul, korn, frugt, tømmer og mursten var placeret langs med væggene. En glødehovedmotor illustrerede den første motorisering af de gamle sejlskibe, mens skibsmodeller fortalte om de typologiske forskelligheder. I udstillingsrummet kunne høres et lydteppe sammensat af maritime lyde som f.eks. knagen fra et træskib, en stævn der skar sig igennem vandet og en fjern dunken af en glødehovedmotor. Lydtapeppet varierede i volumen for ikke at trætte de besøgende, men snarere overraske dem.

Udstillingen viste udover museets egne genstande udlån fra Dansk Skolemuseum, Rødvig Skibsmotormuseum, Limfjordsmuseet samt Zoologisk Museum, og blev støttet økonomisk af Rederiforeningen for mindre skibe og Danmarks Rederiforening. Desuden var en række lokale virksomheder og institutioner behjælpelig på forskellig vis.

Udstillingen lukkede i september og gik i slutningen af 2007 videre til først Aabenraa Søfartsmuseum med åbning i februar 2008 og siden til Limfjordsmuseet i Løgstør med åbning i sommeren 2008.

2007 var året, hvor tegneren Ib Andersen (1907-1969) ville være fyldt 100 år. I den anledning åbnede museet den 5. oktober udstillingen "Tegninger af Ib Andersen fra de gamle tropekolonier". I udstillingen, der blev forlænget frem til september 2008, vist et udvalg

af de tegninger, Ib Andersen i årene 1946-48 udførte på rejser til de gamle danske tropekolonier i Vestindien, Ghana og Indien. Tegningerne, der som tidligere nævnt er nyrestaureret og klassificeret som værende af enestående national betydning, tilhører i dag Handels- og Søfartsmuseet. De blev udført i forbindelse med udgivelsen af værket "Vore gamle tropekolonier", der i 1952-53 blev udgivet på Westermanns Forlag i København. Udstillingen var tilrettelagt af Kåre Lauring.

Publikationer

Museet har traditionen tro udgivet en årbog med Kåre Lauring, Jørgen Selmer og Jørgen Marcussen i redaktionen, og sidstnævnte som uundværlig redaktionssekretær. Venneselskabet har, ligeledes traditionen tro, finansieret trykkeudgifterne hertil.

Museets medarbejdere har i årets løb publiceret følgende:

Kåre Lauring:

"Containertrafik gennem 50 år". Handels- og Søfartsmuseets Årbog. 2007.

Anmeldelse af "Skibsbyggeri og søfart i Renæssancen". Ed. Erik Gøbel og Christian Lemee' i International Journal of Maritime History. Juni 2007.

"Slavernes efterkommere ønsker forsoning". Kronik i Jyllands Posten, 31. marts 2007

"Den mindste partner i slavehandelen". Kronik i Jyllands Posten, 2. april 2007.

Thorbjørn Thaarup (red.):

"Fire epokers pirater – fra snekke til speedbåd" med artikler af blandt andre Benjamin Asmussen, Morten Bronke og Thorbjørn Thaarup. Hæfte udgivet af Handels- og Søfartsmuseet. Artiklerne kan også findes på museets hjemmeside.

Thorbjørn Thaarup:

"Da der var pirater i Danmark" – kaperkrigen mod englænderne i årene 1807-14. Artikel til uddannelsesavisen "Skoleavisen.com".

Udlån af genstande og billeder

Som landsdækkende specialmuseum er der hvert år bud efter genstande fra museets samlinger til udstillinger på museer og institutioner. I 2007 har således været udlånt genstande og billeder til Arbejdermuseet, Cinema Center Helsingør, Jægerspris Slot, Kong Frederik VII Stiftelse, Kunstindustrimuseet, Københavns Bymuseum, Køge Museum, Malmø Museer, Mothsgården, Rudersdal Museer, Museet på Koldinghus, Nationalmuseet, Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum, Sorø Museum, Søfartens Bibliotek samt Zoologisk Museum.

Samtidig har museet tilbageleveret 3 malerier, der hidtil har været deponeret fra Statens Museum for Kunst.

Radio og TV

Museets aktiviteter har jævnligt været omtalt i de lokale aviser. Størst omtale fik afsløringen af resultatet af arkitektkonkurrencen, der også blev omtalt i de landsdækkende aviser. End-

videre kan nævnes, at Helsingør Dagblad har bragt en større artikel med billeder fra museets magasin, der indgik i ODMs rapport over magasinforhold på statsanerkendte museer.

FinalCut Production har filmet modellen af S/S SONJA i udstillingen til den nye dansk/svenske film "Maria Larsson's Eviga Ögonblick". Filmen er instrueret af Jan Troell, der er kendt fra film som Udvandrerne, Nybyggerne og Hamsun.

Skoletjeneste, omvisninger og arrangementer

I årets løb er afholdt et halvt hundrede forløb for skoleklasser og andre grupper med museets ansatte som medvirkende. Forløbet "Danmark og kolonierne" er det afgjort mest populære, og populariteten ser ud til at være stigende. Museets andet tilbud er "For fulde sejl", der handler om store sejlskibe, skibsbygning og navigation. Primært 4.-6. klasser bruger tilbuddene, men også mange specialklasser.

I efteråret arbejdede Benjamin Asmussen med det digitale undervisningsprojekt "At finde vej til søs" som er rettet mod folkeskolens 5.- 6. klasse. Projektet er støttet af Kultur- og Undervisningsministeriets E-museumspulje, som har til formål at nyttiggøre museernes store viden til hjælp for lærere over hele landet. Emnet er "navigation", der som emne har et stort potentiale inden for undervisning i både historie, geografi, matematik samt natur & teknik. En del af materialet udgøres af syv små film, som er udarbejdet i samarbejde med firmaet Dansk AV Produktion, som museet

også arbejdede sammen med om filmen "Navigationens Historie" i 2000.

E-museumsprojektet udføres i samarbejde med Kroppedal Museum og forventes afsluttet i løbet af 2008.

Traditionen tro medvirkede museet i "Historiens Dag". Den fandt sted 3. juni med modelskibssejls i voldgraven i samarbejde med Vallensbæk Modelskibsklub arrangeret af Lone Kristiansen. Klubbens medlemmer sejlede med et stort udvalg af forskellige større og mindre skibe lige fra et containerskib over en galease til en undervandsbåd. Undervejs satte Benjamin Asmussen via en megafon skibene ind i en historisk kontekst og fortalte om modellernes forbilleder. Forskellige speedbåde imponerede med deres fantastiske hastigheder, og de omkring 700 gæster fik en god oplevelse med hjem fra den solrige dag. Årets Kulturturné 29. september holdt museet åbent i administrationsbygningen med konserveringsværksted, modelbygningsværksted og billedarkiv/bibliotek. Mange års succes med deltagelse i BogForum blev videreført med deltagelse i BogForum '07 i Forum, 16.-18. november. Her havde museet en centralt placeret stand med bøger og merchandise i samarbejde med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Standen var bemandet med Kåre Lauring, Henriette Gavnholdt og Lone Kristiansen.

Markedsføring og museumsbutik

Museets nye brochure er udarbejdet af Ulla-Britta Hansen og distribueret af Lone Kri-

stiansen ved direkte kontakt til en lang række kulturinstitutioner, turistkontorer, hoteller og campingpladser i Nordsjælland og Skåne. Brochuren fortæller om museets udstillinger, skoleundervisning, billedarkiv og bibliotek, samt om venneskabet.

Endvidere har museet fortsat sin praksis med annoncering i de mest benyttede lokale turistbrochurer samt ad hoc i forbindelse med arrangementer.

Museumsbutikken på Kronborg og museets E-butik på nettet kan ses både som led i museets formidling og museets markedsføring. Arbejdet med lager og salg af museets bøger og produkter varetages af Heidi Petersen.

Ledelse og administration

Ledelse og administration har i 2007 været præget af direktørskift og af arbejdet med det nye museum. Museumsdirektør Hans Jepsen holdt afskedsreception 8. juni og 1. august tiltrådte Jørgen Selmer som ny museumsdirektør, hvilket blev markeret med en reception 10. august. I den mellemliggende periode fungerede Kåre Lauring som daglig leder af museet.

Museumsdirektøren er også direktør for byggeselskabet VICH. Administrationschef Ulla-Britta Hansen har været sekretær for bestyrelse og forretningsudvalg, for byggeselskabet VICH, samt stået for den interne koordination i styregruppen for det ny museum med arkitektkonkurrence og forundersøgelser, der

blev varetaget af museets rådgiver COWI, v. Bitten Munk Warmdahl.

I årets start blev der afholdt personaleseminar om ICOMs museumsetiske regler, og alle medarbejdere fik udleveret det nyudgivne hæfte om emnet.

Sikkerhedsarbejdet er blevet intensiveret med udarbejdelse af APV-er og nedsættelse af en sikkerhedsgruppe, der ved årets udgang bestod af Christian Huusom, Heidi Petersen og Jørgen Selmer.

I efterårets løb blev der arbejdet dels med den nye organisationsplan og revision af stillingsbeskrivelser, dels med analyser af museets økonomi og udkast til kommende driftsbudgetter. Endvidere blev udarbejdet ansøgninger til en række fonde om midler til museets aktiviteter og til det nye museum.

Regnskabet for 2007 udviste med en omsætning på 7.776.000 kr. et overskud på 79.000 kr. Den væsentligste indtægt var tilskuddet fra staten på 5.600.000 kr., medens andre bidrag blev på 1.098.000 kr. På udgiftssiden var den største post personaleomkostningerne, der i alt beløb sig til 4.155.000 kr., medens der til forskning, bevaring og formidling m.v. blev anvendt 1.345.000 kr.

Museet råder desuden over "Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave og Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv. Renteindtægten herfra blev på 41.000 kr. og arvens formue beløb sig til 1.045.000 kr.

Repræsentation i bestyrelser og samarbejdskredse 2007

Hans Jeppesen:

Skibsbevaringsfonden, Det Marinarkæologiske Netværk, medredaktør af tidsskriftet Danske Museer, bestyrelsen for Skibsklarerergården og Værftsgruppen. Direktør for museets byggeselskab VICH 8659 ApS, medlem af styregruppen for det nye søfartsmuseum. Medlem af: Søfartsmuseernes Søfartspulje, ICMM.

Jørgen Selmer:

Direktør for museets byggeselskab VICH 8659 ApS, medlem af styregruppen for det nye søfartsmuseum, rådgiver for dommerkomiteen ved arkitektkonkurrencen. Medlem af: Søfartsmuseernes Søfartspulje, ICMM, Helsingør Kommunes visionsgruppe "Primus Motor", Flynderupgårdgruppen (samarbejdsforum for Helsingør Kommunes kulturinstitutioner), Eventgruppen (samarbejdsforum turisme, kultur), Kulturministeriets erfakreds for ledere af mindre kulturinstitutioner, Danske Turist Attraktioners stjernemærkningsordning, formand i Museumsmandsforeningen (til 1/10), censor ved RUCs turistføreruddannelse (til 31/12).

Kåre Lauring:

Medlem af styregruppen for det nye søfartsmuseum, rådgiver for dommerkomiteen for arkitektkonkurrencen. Medlem af Søfartsmuseernes Søfartspulje, ICMM, Erfa gruppe vedr. fotosamlinger, det nordeuropæiske forskningsnetværk Coastal Shipping, område repræsentant for Dansk Magisterforening i Frederiksborg Amt.

Ulla-Britta Hansen:

Medlem af kommunikationsgruppen for projekterne på Helsingør Havn.

Henriette Gavnholdt:

Erfagruppe om digitalisering af fotografier, sammenslutningen for indsamling af ældre fotografier.

Benjamin Asmussen:

Maritim Kontakt, netværk for besættelsestidshistorikere, Søfartspuljen, ICMM.

Lone Kristiansen:

Assistent for Venneselskabet med bl.a. ansvar for afvikling af arrangementer.

Bestyrelse og personale

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse pr. 1. september 2008

Kommitteret Niels Jørgen Bagge, formand for museets bestyrelse *

Advokat Ole Bang *

Skibsreder Bjørn Clausen *

Stats.aut. ejendomsmægler Svend C. Engholm

Fhv. formand Jens Fage-Pedersen *

Forbundssekretær Keld Bækkelund Hansen

Radiotelegrafist René Hansen

Skibsingeniør Hans J. Henriksen

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen

Skibsmægler konsul Morten Jacobsen

Museumsinspektør Jørgen Steen Jensen

Faglig medarbejder Poul Erik Jensen

Maskinmester Bertel Johansen

Navigatør Jørgen Marcussen

Formand Ole Philipsen

Museumsdirektør Flemming Rieck *

Reder Carsten Rousing

Forretningsfører Ole Vistrup

Direktør Erik Østergaard *

Personale pr. 1. september 2008

Museumsdirektør Jørgen Selmer

Administrationschef Thomas Bjørn Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

Museumsinspektør Benjamin Asmussen

Museumsinspektør Torkil Adsersen

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen

Konserveringstekniker Line Hallbjørnsson

Museumssekretær Lone K. Kristiansen

Bogholderiassistent Heidi B. M. Petersen

Billedarkivar Henriette Gavnholdt Jakobsen

Museumsforvalter Christian Huusom Hansen

Modelrestaurator Anders Favrholt

Projektmedarbejder Thorbjørn Thaarup

Museumsvært Mads Dupont Breddam

Museumsvært Morten Bronke

Museumsvært Niels Hein

Museumsvært Jan Hørdum Jensen

Museumsvært Leif Larsen

Museumsvært Flemming Petersen

Museumsvært Kristoffer Schmidt

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Thomas Bjørn Poulsen

Administrationschef, cand.scient.adm.

Ansæt 1. september 2008

Projektet omkring et nyt søfartsmuseum vakte min interesse, så jeg måtte lægge billet ind på at få stillingen som administrationschef. Et så markant nybyggeri vil give et løft til formidlingen af søfartshistorie, som vil vække opmærksomhed vidt omkring. Derfor er det en fornøjelse at tiltræde her ved stedet pr. september 2008, hvor projektet – på baggrund af et fantastisk forarbejde – nu skal til at realiseres, og jeg håber og forventer, at projektet med hensyn til bygning, indretning, formidling og idriftsættelse vil give mange spændende udfordringer til gavn for formidlingen af og forskningen i søfartshistorien i mange år fremover.

Hertil kommer de fysiske omgivelser, der med Kronborg, Kulturværftet, havnen, Helsingør by og Øresund lige udenfor bliver fantastiske rammer at færdes i til daglig.

En hovedoverskrift for opgaverne kan sammenfattes i at skabe nogle rammer, hvorunder formidling og forskning kan foregå under bedst mulige vilkår. Konkret vil mine arbejdsområder – i samarbejde med museets øvrige medarbejdere og frivillige – bl.a. være økonomistyring, budget, regnskab, personaleforhold, IT, ledelse, planlægning mv. Jeg glæder mig meget til arbejdet med kolleger, frivillige, Venneselskab, fonde, Maritim Museums Byg og mange flere.



Forud for min tiltræden ved Handels- og Søfartsmuseet har jeg en uddannelse som cand. scient.adm. – en bred samfundsvidenskabelig uddannelse – fra Aalborg Universitet i 1994. Herefter fik jeg min første ansættelse ved Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, hvor jeg igennem 3 år fik lov at arbejde med studerende, forskningsadministration, økonomi mv. hovedsageligt indenfor fødevarerforskningen, der var og er et stort satsningsområde i Danmark.

Efterfølgende har jeg fortsat arbejdet i forskningsverdenen, hvor jeg fra 1998 og frem til min tiltrædelse ved Handels- og Søfartsmuseet har arbejdet ved Tandlægeskolen, Københavns Universitet, med budgettering, økonomistyring, udviklingsprojekter, generel administration mv.

Benjamin Asmussen

Museumsinspektør, cand.mag.

Ansæt 1. januar 2008

På vej til museet til jobsamtale en mørk januardag, hvor mågerne hang sorte og ubevægelige i vinden over Kronborg, stod det klart for mig, at hér ville jeg gerne arbejde. Det er nu syv år siden at jeg blev antaget, først til et tre måneders kustodevikariat, og jeg har ikke fortrudt beslutningen siden.

I mine år først som kustode og siden som museumformidler havde jeg rig mulighed for at sætte mig ind i udstillingen og søfartshistorien, som jeg blandt andet fik en introduktion til ved at læse artiklerne i museets årbøger. Efterhånden fik jeg også fokuseret mit historiestudium på Københavns Universitet inden for søfartshistorie, og det var derfor en glæde at få lov til at skrive speciale på museet. Her kunne jeg både trække på mine kollegers store viden, ligesom det var en fantastisk ressource at have et veludrustet søfartshistorisk bibliotek længere nede af gangen. Resultatet af arbejdet blev et speciale om dansk småskibsfart fra 1909-50, et emne som jeg senere kunne udbygge til særudstillingen *De sidste sejlskibe – dansk småskibsfart 1900-1950*, der vistest i sommeren 2007.

I studietiden nåede jeg også at arbejde i skoletjenesten på Danmarks Tekniske Museum i ca. fire år, hvor jeg fik en god oplæring i un-



dervisning på museer. Det førte også senere til et job som researchassistent på Teknologihistorie – DTU.

Mine opgaver som museumsinspektør består primært i opbygningen af det nye søfartsmuseum. Her arbejder jeg især med middelalder, renæssance og tiden op til ca. 1850, men også nyere tid, specielt tiden omkring verdenskrigene, har min store interesse. Desuden arbejder jeg med opbygningen af vores såkaldte "formidlingsfyrtårne" til det nye museum, specielt vores planer om et Holoskib, som er et højteknologisk interaktivt maritimt læringsmiljø. Jeg har altid været meget interesseret i teknologi og især samspillet mellem mennesker og maskiner, men har samtidig en vision om at teknologi skal bruges usynligt. I

en smukt designet udstilling skal der ikke stå fladskærme og almindelige computere, men i stedet skal teknologien forstærke virkeligheden og skabe magi.

Samtidig står jeg for museets skoletjeneste og videreudviklingen af de første undervisningsforløb til en stor og velbesøgt skoletjeneste på det nye museum. Endvidere er jeg redaktør for vores nye digitale logbog, Fyrskibet.

dk, som er et forsøg på at give interesserede et indblik i museets arbejde bag kulisserne.

Jeg føler mig meget privilegeret over at kunne deltage i det fantastisk spændende arbejde med at opbygge et museums formidling helt fra grunden. Jeg glæder mig til, at vi om få år kan slå dørene op til et museum i verdensklasse fyldt med magi og læring til glade gæster i alle aldre.

Curriculum vitae

Torkil Adersen

Museumsinspektør, cand.phil.

Ansæt 1. maj 2008

Da stillingen som museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet blev slået op i januar 2008, var jeg med det samme klar over, at det var en stilling, jeg måtte lægge billet ind på. Jeg sad ellers i et godt job som ansvarlig for skoletjenesten på Arbejdermuseet, men stillingen som inspektør på et museum, der skal genopbygges helt fra grunden af, var simpelthen for fristende.

Søfart har altid haft en dragende virkning på raske drenge og dermed også mig. Og selvom jeg ikke har beskæftiget mig direkte med søfart i professionel sammenhæng, har jeg i flere omgange arbejdet med beslægtede emner. Da jeg for efterhånden en del år siden skrev speciale i Europæisk Etnologi, var emnet fiskerihavnen i Københavns Nordhavn, og i min studietid havde jeg fornøjelsen at lave en dokumentation af arbejdslivet på Esbjerg Fiskerihavn for Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Straks efter jeg havde afleveret speciale i 1993 fik jeg til opgave at dokumentere motoriseringens betydning for fiskeriet i det nordsjællandske.

En af de mest spændende opgaver jeg har været med til er nøddokumentationen af B&W Skibsværft i 1996, som jeg udførte i samarbejde med etnologen Niels Jul Nielsen fra Københavns Bymuseum. Det var fantastisk spæn-



dende arbejde, der gav mig indblik i skibsbyggeriets verden og ikke mindst et indblik i den mangfoldighed af mennesker, der arbejder på et værft. Arbejdet har siden resulteret i bogen *Sjak, mestre og skibsbyggeri*, som udkom i 2005.

I 1998 blev jeg projektansat på Arbejdermuseet for at være med til at lave udstillingen Folkets Århundrede. Det blev til en lang række projektansættelser på museet, hvor jeg bl.a. lavede en nøddokumentation af Daells Varehus, da det gamle stormagasin lukkede i 1999. De sidste 5 år på Arbejdermuseet var jeg ansvarlig for museets skoletjeneste. Opgaven med at lave formidling direkte henvendt til børn og unge har været meget lærerig, men jeg kunne mærke, at lysten til igen at lave forskning og

udstillinger trak i mig. Så stillingen som inspektør på Handels- og Søfartsmuseet er noget nær et drømmejob for mig.

Mine opgaver på Handels- og Søfartsmuseet ligger først og fremmest i at dokumentere og formidle den nyeste søfartshistorie, og der er virkelig meget at tage fat på. I den forholdsvis korte tid, jeg har arbejdet på museet, er det

gået op for mig, hvor stort et emne det er, og hvor stor en rolle søfarten spiller i vores daglige gøren og laden. Jeg ser frem til det store arbejde, der ligger foran os med at opbygge det nye museum. Hovedet er sprængfyldt med ideer og tanker om, hvordan vi kan gøre søfartshistorien endnu mere spændende og vedkommende.

Bestyrelse og årsberetning 2007-2008

Bestyrelse pr. 27. august 2008

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 Jørgen Selmer, sekretær

Æresmedlem

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Beretning 2007-2008

Den ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner blev afholdt tirsdag den 26. august 2008 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Inden generalforsamlingen viste projektmedarbejder, cand.mag. Thorbjørn Thaarup de medlemmer, der ønskede det, rundt i udstillingen inklusive særudstillingen med Ib Andersens tegninger fra de danske tropekolonier.

Til generalforsamlingen var omkring 50 medlemmer mødt frem.

Klokken 1900 indledtes generalforsamlingen med formandens velkomst til den 68. generalforsamling, der derefter blev afholdt efter dagsordenen:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning for selskabets virksomhed 2007-2008
- 3) Forelæggelse af regnskabet for 2007-2008
- 4) Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
- 5) Fastsættelse af kontingent
- 6) Indkomne forslag
- 7) Eventuelt

Ad 1)

På formandens forslag valgtes som dirigent formand for museets bestyrelse, Niels J. Bagge, 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 i beretningsåret bestået af

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen, formand
Direktør Jørgen Marcussen, næstformand
samt repræsentant for venneforeningen i
museets bestyrelse,

Direktør Ole Friis

Journalist Anders Høegh Post

Skibsreder Torben Palle Hansen

Direktør Erik Østergaard

Museumsdirektør Jørgen Selmer er i henhold
til vores vedtægter foreningens sekretær.

Foreningens vigtigste gave til museet er årbogen, der udkom planmæssigt i 2007, og formentlig også holder tidsplanen i år med udsending til medlemmerne omkring 1. december. Foreningens næstformand takkes varmt for sit væsentlige bidrag som redaktionssekretær på disse udgivelser, et stort og engageret arbejde, der sikrer årbøgernes høje standard inden for de begrænsede økonomiske rammer, som vi nu engang råder over. Årbogen i år vil ligesom tidligere år udkomme med et spændende og varieret udbud af artikler flere illustreret med farveillustrationer. Forfatterne takkes ligeledes for indsatsen.

Det gamle museum står foran en total fornyelse i disse år. Alt lige indtil navnet står foran fornyelse, kun de unikke genstande danner

stadig rammen om museets virke. Foreningens formål er jo selvsagt at støtte museet, og bestyrelsen har vedtaget atter i år at henlægge et beløb til støtte til inventar til det fornyede museum. Vi ved alle, at når vi kommer til slutfasen af et så storstilet projekt som det foranstående, så vil der være brug for midler til at fuldende visionen med en støttemulighed til det, der gør den afgørende forskel. Vel vidende at foreningens økonomi i denne sammenhæng ikke rækker til mange promise, så kan vi med lidt dygtighed godt være med til at gøre en synlig forskel i en positiv retning. Det er i hvert fald vores mål, at foreningen i den kommende tid vil gøre sit til at støtte museet i den turbulente tid, der forestår.

Udover denne henlæggelse har bestyrelsen valgt at støtte museet med et tilskud til Kaare Laurings nyudgivelse *Containertrafik gennem 50 år*. Bogen er udkommet dels på dansk, dels på engelsk i samme indbinding, og det er en stor støtte for museet at kunne kommunikerer med et engelsktalende publikum, og også på denne måde blive synlig uden for museets mure.

Foreningens medlemstal er i dag ca. 600 medlemmer samt ca. 26 virksomhedsmedlemskaber. Vi har været oppe på over 1000 medlemmer, så foreningen har desværre over en årrække lidt en nedgang i medlemstallet. Museets prægtige samlinger og unikke beliggenhed såvel i dag som i det fornyede museum fortjener en international opmærksomhed, og Venneselskabets formål er blandt andet at styrke denne dels gennem sine gaver til mu-

Udflugter

Foreningen har i sommeren 2007 gennemført en udflugt til fregatten JYLLAND i Ebeltoft. Turen gik fra Helsingør-København over Kattegat med Mols-Linien til fregatten, hvor der var rundvisning med efterfølgende frokost.

I 2008 er der gennemført en medlemsudflugt til DiselHouse i det gamle H. C. Ørstedsværk den 1. juni 2008, hvor den gamle hovedmaskine blev besøgt på en guidet tur ved museumsinspektør Niels Jul Nielsen fra Københavns Bymuseum.

Den 23. august 2008 var der udflugt til Middelgrundsfortet, hvor orlogskaptajn Peter Thorning Christensen fortalte om fortets



Venneselskabets studietur i sommeren 2007 gik til fregatten JYLLAND i Ebeltoft. Selskabet forevige ved fregattens tobladede skrue, der kan trækkes op under sejls for sejl.

Foto Keld Hansen

The Society of Museum Friends' annual excursion in the summer of 2007 went to the frigate JYLLAND in Ebeltoft. The group photographed in front of the retractable two-bladed propeller which was pulled up into a well when the ship was under sail.

Photo Keld Hansen

historie. Foreningsmedlemmerne, 33 i alt, der deltog i denne tur, takkes for deres udholdenhed i heldagsregn og et færageselskab, der havde indsat en for lille færge til transporten. Trods disse uregelmæssigheder forløb turen godt, og humøret var fint.

Begge arrangementer i år blev holdt inden for københavnsområdet, helt bevidst for at holde udgifterne nede og derved skabe et oplevelsestilbud i nærheden af der, hvor de fleste medlemmer bor. På grundlag af erfaringerne med de sidste års medlemstilbud, der strækker sig fra Hamborg til London og Stockholm via Æbeltoft til Middelgrunden, vil bestyrelsen arbejde videre med en strategi for kommende arrangementer.



Fra 2007-turen til fregatten JYLLAND. Den fint restaurerede ornamentering på agterspejlet beundres.

Foto Keld Hansen

From the 2007 excursion to the frigate JYLLAND. The fine restored ornamentation on the stern galleries is admired.

Photo Keld Hansen

seet dels som aktive medlemmer. I den kommende tid vil en lille arbejdsgruppe granske, hvorledes Venneselskabet fremover vil kunne komme til at fungere optimalt, dels i sine bestræbelser på at støtte museet, dels i ønsket om at styrke interessen for denne væsentlige del af vores fælles historie.

Generalforsamlingen godkendte formandens beretning uden yderligere kommentarer. Efter formandens beretning om Venneselskabets virksomhed fik museumsdirektør Jørgen Selmer ordet for at orientere om, hvorledes museets planer for Det Ny Søfartsmuseum udviklede sig:

Som det er bekendt, blev der sidste år afholdt en arkitektkonkurrence om Det Ny Søfartsmuseums bygning. Konkurrencen blev vundet af arkitektfirmaet Bjarke Ingels Group – BIG og offentliggjort i september måned 2007. Siden er arbejdet med at skaffe midler til bygningen lykkedes. Maritim Museums Fond har fået tilsagn om midler fra i alt 11 fonde til opførelse af en museumsbygning i Dok 1 på værftsområdet.

Bygningen vil efter opførelsen blive stillet til Handels- og Søfartsmuseets disposition.

Selskabet Maritim Museums Byg Aps påbegynder på den baggrund realiseringen af Bjarke Ingels' spændende projekt. Maritim Museums Byg Aps. vil, som bygherre, stå for arbejdets praktiske gennemførelse. BIG, Bjarke Ingels, vil deltage som arkitekt, og Rambøll A/S er valgt som rådgivende ingeniør på råhuset. Rådgivningsvirksomheden Maersk Construction A/S

vil, som bygherrerådgiver, deltage i styringen af projektet.

Projekteringen af projektet er begyndt i sommeren 2008, og det egentlige byggeri ventes igangsat i efteråret 2009. På nuværende tidspunkt ventes museet at stå færdigt omkring 2011/2012. De egentlige byggeudgifter er estimeret til 212 millioner kr., hvortil kommer midler til indretning af museet mm.

Samtidig med at søfartsbranchen med Danmarks Rederiforening i spidsen har arbejdet på finansieringen, har museet arbejdet med at klargøre museets genstande, så der bliver mange gode og nyrestaurerede ting at vise frem i de nye rammer. Det har givet anledning til større lokaleændringer i museets magasiner og administration, så de nuværende rammer kan udnyttes optimalt. I forbindelse med genstandsklargøringen vil museets konserveringsafdeling blive styrket med endnu en konserveringstekniker, der forventes at tiltræde hen over efteråret.

På formidlingsområdet er museets hjemmeside udvidet med et mere dynamisk site, www.Fyrtårnet.dk, hvor museets medarbejdere kan lægge billeder og tekster ud med aktuel betydning, og læserne kan her også komme med kommentarer og spørgsmål.

Hjemmesiden bliver i øvrigt løbende opdateret med oplysninger om det nye museum, aktiviteter, nyt materiale fra billedarkiv og bibliotek, udstillinger, personale m.m.

Med et indhold fra middelalder til nutid er museet nødt til at definere, hvilke områder

i dette kæmpe emne, der skal fortælles om i museet. Og der skal ud over den traditionelle fremvisning af genstande også arbejdes med forskellige interaktive og andre virtuelle formidlingsmetoder. Til hjælp med denne indretning skal der i efteråret 2008 findes et designfirma med ekspertise i udstillingsvirksomhed, der kan bistå museet med denne indretning, så museet både bliver fyldt med spændende udstillinger, men også bliver i stand til at danne ramme om en mangfoldighed af aktiviteter for publikum, uddannelsesinstitutioner, søfartserhvervet og mange andre med interesse i museets emne og spændende lokaler. Naboskabet med værftsarealets øvrige udbud skal koordineres, ligesom museet skal arbejde sammen med Venneselskabet på en udvikling af dette, så alt tilpasses til Det Ny Søfartsmuseum.

Ad 3)

Jørgen Marcussen gennemgik derefter de omdelte og reviderede regnskaber for perioden 1. april 2007 til 31. marts 2008.

Venneselskabets regnskab udviste et mindre fald i kontingenterne fra sidste års 196.000 kr. til i år 182.000 kr., så indtægtssummen med tillæg af salg og udbytter blev på 198.000 kr. mod sidste års 205.000 kr.

På udgiftssiden var den største post arbejdsomkostninger, der androg 168.000 kr. mod sidste års 126.000 kr. En del af forøgelsen skyldes det treårige indkøb af emballage, femårsregistrets omfang samt en højere portosats.

Af øvrige omkostninger kostede medlemsarrangementerne 13.000 kr., og kontorhold, porto, revisor og gebyrer i alt 37.000 kr. mod sidste års 72.000 kr. Året sluttede med et underskud på 6.531 kr.

Balancen viser aktiver for i alt 112.652 kr., heraf 81.961 kr. i likvider. Egenkapitalen er på i alt 101.240 kr. og gældsforpligtelserne på 11.413 kr.

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds, advokat Sture Høvdens og Marius Ranes sammenlagte legater udviste for samme periode indtægter for 91.000 kr. mod 120.000 kr. sidste år. Efter fradrag for omkostninger til revisor og gebyrer var der 86.000 kr. til fordeling. Heraf henlægges de 17.000 kr. til grundkapitalen, mens de 70.000 kr. uddeltes til museet til formål som omtalt i formandens beretning.

Årets resultat for legaterne blev et underskud på 1.000 kr.

Balancen viser aktiver for 2.475.147 kr. og egenkapitalen er på 2.391.772 kr. mod 2.375.603 kr. sidste år. Gældsforpligtelser var på 83.375 kr. inklusive de uddelte 70.000 kr.

Regnskaberne blev efter et par spørgsmål godkendt uden yderligere bemærkninger.

De komplette regnskaber fremsendes gerne til medlemmer, der sender museet en mail med ønsket herom.

Ad 4)

Under dirigentens ledelse blev der foretaget valg til bestyrelsen. De tre bestyrelsesmedlemmer, der var på valg i år var:

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen,
formand

Jørgen Marcussen, næstformand

Journalist Anders Høegh Post

De blev alle genvalgt uden modkandidater.

Revisor Niels P. Hansen fra Pivot Revision blev ligeledes genvalgt som revisor uden modkandidater.

Ad 5)

Der var ikke forslag om kontingentændringer 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.

Ad 7)

Under eventuelt blev forsamlingen præsenteret for museets nye museumsinspektør Torkil Adersen, der fortalte om sin baggrund som etnolog fra 1993 og sin tidligere beskæftigelse inden for museumsverdenen, hvor han bl.a. har beskæftiget sig med projekter om Esbjerg fiskerihavn, om lystsejlad på Limfjorden, om motoriseringen af fiskerflåden i Nordsjælland, og dokumentation af arbejdsliv og indsamling af genstande m.v., da B&W Skibsværft lukke-

de. Fra sin ansættelse på Arbejdermuseet har Torkil Adersen deltaget i dokumentationsarbejder i forbindelse med Daells Varehus' lukning, og han har været ansvarlig for særudstillinger og skoletjeneste på samme museum.

Torkil Adersen sluttede sit indlæg med en opfordring til de medlemmer i Venneselskabet, der lå inde med oplysninger, beklædningsgenstande og i øvrigt alt med relation til livet om bord i den danske handelsflåde specielt perioden, hvor skiftet fra traditionel skibsfart til containerfart fandt sted, om at lade museet få oplysninger herom. Derudover nævnte han det igangværende arbejde med at sikre en indsamlingsbøsse, minebøsse, for museet.

Dirigenten kunne derefter afslutte generalforsamlingen.

I pausen inden det efterfølgende foredrag var Selskabet i forkammeret vært ved en forfriskning arrangeret af sekretær Lone K. Kristiansen. Efter pausen holdt etnologen Lise A. Frandsen et glimrende foredrag med tilhørende billedshow om rederiet Svitzers historie gennem 175 år. Grundlaget for foredraget var en bog på engelsk om samme emne, som hun havde udarbejdet på bestilling af rederiets direktion. En dansk artikel om emnet indgår i museets årbog 2008.

Mødet sluttede omkring kl. 2100.

Referent Jørgen Marcussen
27. august 2008

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – medlemskab og tilskud

Medlemskab

Medlemmerne støtter Selskabet, hvis formål er at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseet og dets 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 enkeltmedlemskab og kr. 1.700,00 for firmaer og institutioner.

Medlemsrettigheder

Personligt medlemskab giver gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger samt til Vikingskibsmuseet i Roskilde for én person. Firmamedlemskabet giver adgang for fem personer.

Selskabet yder gratis sine medlemmer et eksemplar af Museets årbog, hvis bogladepris overstiger medlemskontingentet. Firmamedlemskaber tildeles fem årbøger.

Støtte til årbogens produktion

Fra forskellige personer, institutioner og firmaers side er der vist stor forståelse for mu-

seets kulturhistoriske opgaver ved køb af eller tilskud til årbogen. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved deres hjertelige tak for de ydede midler til årbogens produktion.

Manuskripter til årbogen

Redaktionen til Handels- og Søfartsmuseets årbog modtager gerne manuskripter på maritime artikler til bedømmelse for optagelse i årbogen. Fristen for modtagelse af artikler er den 1. april. Redaktionssekretæren giver gerne yderligere oplysninger om manuskripterens udfærdigelse.

Årbogen udkommer normalt omkring 1. december hvert år og har i øjeblikket et oplag på 1.200 eksemplarer

Museet

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

Venneselskabets hjemmeside findes på:
www.maritime-museum.dk

NYE MEDLEMMER I VENNESELSKABET 2007-2008

Atlas-Danmark
John Bech
Benny Hovesen
Søren Leonhard
Jørgen Lund

Nr. Alslev
Ringsted
Randers
Holbæk
Nyborg

Peter Mortensen
Jens Christian Smidemann
Carsten Toft
Jacob Ussing

Espergærde
Sakskøbing
Gedsted
Svendborg

Museumsbutikken

Museet har mange bøger, plakater m.m. om maritime emner til salg, og efterfølgende er vist et udvalg af titlerne. Det komplette bogudvalg findes på museets hjemmeside på: 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 hp@maritime-museum.dk eller via internet på

Containertrafik gennem 50 år

Kåre Lauring

Containerfartens historie fra dens begyndelse i 1920'erne til i dag. Gennemillustreret med skibstypens udvikling både nationalt og internationalt. Dansk og engelsk tekst parallelt i hele bogen.

100 sider, hæftet, H&S, 2007.

Kr. 148,-

At finde vej til søs

- fire indblik i renæssancens søfart

Benjamin Asmussen, Steen Schøn, Thorbjørn Thaarup og Jørgen Marcussen

Fortællingen om den mest kendte danske opdagelsesrejsende Jens Munk. Forskellige navigationsredskaber og -teknikker gennemgås, og ud fra søkort fortælles der om renæssancens verdenssyn.

47 sider, hæftet, H&S, 2006.

Kr. 29,-

www.maritime-museum.dk/shopping/default.asp

Salgsbetingelser

Alle priser er inklusive moms og eksklusive forsendelsesomkostninger. Ved køb over kr. 500 sendes fragtfrit.

Museets bankkonto er Reg.nr. 3163, kontonr. 3163 012103.



Modernismens skibe

Benjamin Asmussen, Kåre Lauring, Thorbjørn Thaarup, Steen Schön, Hans Jeppesen og Henriette Gavnholdt Jakobsen

Fem danske eksempler på modernisme i skibsbygningen. Læs om det første oceangående motorskib SELANDIA fra 1912, bornholmerbåden HAMMERSHUS fra 1936, køleskibet ARGENTINEAN REEFER fra 1941 og det store containerskib SELANDIA fra 1972. Til slut findes en billedkavalkade af DFDS' skibe fra 1937-70.

48 sider, hæftet, H&S, 2005.

Kr. 29,-

Fire epokers pirater – fra snekke til speedbåd

Redigeret af Thorbjørn Thaarup

Sørøvere, pirater, kapere og fribyttere – kært, og knap så kært, barn har mange navne. I dette hæfte præsenteres fire epoker og deres pirater. Vi møder dem bl.a. i middelalderen, under Englandskrigene og i dag. Vi ser dem på en baggrund af eventyr, fattigdom og søfartsnationers magtspil.

45 sider, hæftet, H&S, 2007.

Kr. 29,-

Hvor livligt på skibsbroen

– en fortælling om sundtoldtidens Helsingør

Redigeret af Lene Andersen og Benjamin Asmussen

I hæftet følger man kaptajn Bowie, en engelsk kaptajn fra Newcastle, rundt i Helsingør i 1832. Her fortælles om Sundtolden, Kronborg, provianteringen og Helsingørs værtshuse.

24 sider, hæftet, H&S, 2003.

Kr. 29,-

Danske bådtyper

Christian Nielsen

41 opmålinger af Christian Nielsen. I slutningen af 1930'erne satte Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ind med en registrering af de ældre bådtyper, som man mente snart ville være forsvundet. Opgaven bestod af en opmåling og beskrivelse af karakteristiske typer udført på stedet og blev overladt til den unge bådbygger Christian Nielsen. Registreringen fulgte hver sommer en ny kyststrækning, der skulle gennemgås, og langsomt arbejdede han sig landet rundt over de næste 10-15 år. Forberedelsen af stoffet til udgivelse i bogform begyndte i 1968, og bogen blev udgivet i 1973. Da den gamle udgave har været udsolgt i mange år, besluttede man at genudgive den med enkelte nye illustrationer.

152 sider, indbundet, Høst og H&S, 1973 / 2005.

Kr. 298,-

Cd-rom med tegningerne fra Danske bådtyper

CD-rommen indeholder en komplet samling af de 80 opmålinger, som Christian Nielsen foretog sig over 10-15 år, med tilhørende beskrivelser.

Kr. 298,-

Københavns Havn 1840-1940

Kåre Lauring

En enestående billedkavalkade, der levende beretter om de livligste 100 år i Københavns Havns historie. Kåre Laurings tekst krytter de 150 detaljerige, stoflige billeder fra 1840 og frem til besættelsen sammen til en stemningsmættet fortælling, fra dengang havnen faktisk var en havn.

180 sider, indbundet, Gyldendal, 2006.

Kr. 299,-



Købmand, sømand og supercargo

Kåre Lauring og Kirsten Jappe

Guide til den florissante handels København. Udvalgte københavnske huse fra 1700-tallet, hvor den blomstrende handel skabte formuer. Med historien om den enkelte ejendom og dens beboere. Parallel dansk og engelsk tekst omkring de klare og detaljerede farvefotos af over 35 bygninger i byen og dens omegn.

96 sider, indbundet, H&S, 1998.

Kr. 68,-

Sjak, mestre og skibsbyggeri

- arbejdsliv og dagligdag på B&W 1945-1996

Torkil Adersen og Niels Jul Nielsen

Da B&W Skibsværft lukkede i 1996 var en epoke i dansk industrihistorie slut. I forbindelse med lukningen foretog etnologerne Torkil Adersen og Niels Jul Nielsen en nødregistrering. Det blev til en lang række interviews, feltoptegnelser, indsamlede genstande og fotos.

Bogen Sjak, mestre og skibsbyggeri er resultatet af dette arbejde, og fortæller om skibsbygning og arbejdsliv gennem ca. 50 år på en af landets mest markante arbejdspladser. Den fortæller om den mangfoldighed, der herskede på værftet i form af skibsbyggere, klejnsmede, elektrikere, maskinarbejdere og mange andre, og om hvordan arbejdet ændrede indhold i takt med at teknologien forandrede sig. Den viser, at det til trods for rationaliseringer og automatiseringer fortsat var muligt at skabe sig et frirum i det daglige arbejde.

124 sider, Arbejdermuseet, Handels- og Søfartsmuseet, Københavns Bymuseum m.fl., hæftet, 2005.

Kr. 150,-

Skibsbygmesteren E. C. Benzon og hans skibe

Asger Nørlund Christensen

E.C. Benzon (1825 – 1912) var en visionær entreprenør og iværksætter, der inden for sit felt, skibsbyggeriet, viste hvorledes en moderne og videnskabelig tilgangsvinkel kunne forny et gammelt og traditionsbundet fag. Denne bog omhandler hans virke som skibsbygger og omtaler detaljeret hvert enkelt af hans skibe. Bogen er rigt illustreret med originale konstruktionstegninger, skibsmodeller og billeder af skibene i et usædvanligt smukt layout. Foruden en fyldig litteraturliste rummer bilagsdelen en samlet oversigt over E.C. Benzons skibe og en fortegnelse over hans bevarede tegningsmateriale, der befinder sig på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 152 sider, indbundet, Falcon, H&S – Falsters Minder, 2005. Kr. 98,-

Dansk Søe Ord-Bog – Danish Marine Dictionary

Georg Albrecht Koefoed

Indledning ved Anders Monrad Møller. Redigering og udgivelse Merete og Jørgen Marcussen. Danmarks tidligste maritime ordbog med fyldig historisk indledning. Værkets grundmateriale er et manuskript af G. A. Koefoed på museet. Opslagsordene er bragt med definitioner og engelsk og fransk oversættelse. 24 plancher med tegninger. Engelsk og moderne dansk indeks. En meget nyttig bog, der bidrager til forståelsen af de ældre tiders sømandskab.

LXVI + 301 sider, illustreret, indbundet, H&S og Weilbach, 1993.

Kr. 58,-



Sjak, mestre og skibsbyggeri
Arbejdsliv og dagligdag
på B&W 1945-1996



Navigationens historie I

Søren Thirslund

Bind I dækker fra oldtiden til 1530 og fortæller om instrumenter og metoder anvendt i navigationen i Middelhavets antikke trafik, kompassets fremkomst, de første søkort og de astronomiske muligheder datidens søfolk havde med instrumenter som kvadrant jacobsstav og astrolabium.

72 sider, hæftet, H&S, 1987.

Kr. 95,-

Navigationens historie II

Søren Thirslund

Bind II dækker perioden 1530 til 1850. Bogens afsnit er delt op i loddet, kompasset, søkortet, loggen, vinkel-målingsinstrumenter og tidsmåling. Udviklingen går nu frem til de navigationsmetoder, der blev anvendt stort set uændret, indtil radioen og satellitterne holdt deres indtog.

79 sider, hæftet, H&S, 1988.

Kr. 105,-

Navigationens historie III

Søren Thirslund

Bind III dækker perioden 1850 til 1988 og fortæller om de ændringer, der skete, da elektriciteten vandt frem. Gyrokompasset, radioen og radiopejleren, loggen med elektrisk overførsel, tidssignaler og ure, radarens fremkomst efter anden verdenskrig, alle radionavigations-systemerne som decca, loran, omega, og endelig inerti- og satellitnavigation.

91 sider, hæftet, H&S, 1989.

Kr. 125,-



Handels- og Søfartsmuseets årbøger – ældre årgange

Årbøgerne fra 1942 til 2004 med undtagelse af visse udsolgte årgange sælges fordelagtigt til kr. 20,- per bind. Se oversigt over indholdet via <http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/aarbog.asp>

Handels- og Søfartsmuseets årbøger – nyere årgange

Årbøgerne fra 2005 og 2006 sælges til kr. 200 per bind. Årbøgerne fra 2007 og 2008 sælges til kr. 295,- per bind. Se oversigt over indholdet via <http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/aarbog.asp>

Jubilæumssnapsekaraffel

Karaffel med graveret logo for museet og årstallene 1915-2005. Holmegård glas, indhold 0,5 liter.

Kr. 50,-

