



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg



Årbog 2009

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

Årbog 2009



Udgivet af SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG
2009-udgaven er bind 68 i rækken af museets årbøger
© Handels- og Søfartsmuseet.

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

ISBN 978-87-7015-003-3
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

Forsideillustration:

Hallen på første sal i Rederiforeningens ejendom
i Amaliegade. Huset, der blev bygget i perioden
1920-1923, og interiørarkitekturen er tegnet af
arkitekten Emmanuel Monberg, der også har tegnet
stolene. Monberg blev for dette byggeri tildelt
Eckersbergmedaljen. Kaminen for endevæggen er af
sort og gul Veronamarmor, og maleriet over kaminen
er Solnedgang af Anton Melby, 1865.

Foto J. Marcussen for H&S

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.

Front cover picture:

The hall on the first floor of the Danish Shipowners' Association domicile in Amaliegade. The building, which was built in the period 1920-23, and the interior architecture were designed by the architect Emmanuel Monberg, who also designed the chairs. Monberg was awarded the Eckersberg medal for this building. The fireplace at the end wall is made of black and yellow Verona marble, and the painting over the fireplace is called Solnedgang (Sunset) and is by Anton Melby, 1865.

Photo J. Marcussen for DMM

Indhold

Torkil Adersen

Danmarks Rederiforening – skibsfartens interesseorganisation gennem 125 år 5
The Danish Shipowners' Association – the Shipping Industry's Representative Organisation through 125 Years

Jørgen Selmer

Danmarks Nye Søfartsmuseum – Udstillinger med kurs mod det store publikum 31
Denmark's New Maritime Museum – Exhibitions directed at a large audience

Henrik L. Hansen

Når søfarende kommer til skade eller bliver syge – om skibsmedicinkister og lægebøger for søfarende gennem 300 år 55
When sailors get injured or are taken ill at sea – about ships' medicine chests and medical books for sailors through 200 years

Ole Stig Johannesen

Da Orient gik fra damp til diesel – et blik på de nye motorskibe 75
When the Orient changed from steam to diesel – a look at the new motor vessels

Erik Gøbel

Første danske rejse til Sankt Croix med skibet ENIGHEDEN 1733-1734 91
First Danish voyage to Sankt Croix with the ship ENIGHEDEN 1733-1734

Christian Frederik Mathiesen

Erindringer fra maskinrummet. SELANDIA (II) 1946-1947 117
Memoirs from the engine room. SELANDIA (II) 1946-1947
Redigeret af Morten Ravn

Benjamin Asmussen

“Som en Maage paa Vandet” – nyt materiale om skoleskibet KØBENHAVN	131
Like a Seagull on the Water – New Material about the Training Ship KØBENHAVN	

Kåre Lauring

Den sidste rejse – skrot, genbrug og designermøbler	139
The Last Voyage – Scrap, recycling and designer furniture	

Kåre Lauring

Nye skibsmodeller til Handels- og Søfartsmuseet	149
---	-----

Thorbjørn Thaarup

Museet på nettet	151
------------------	-----

Årsberetning 2008 for Handels- og Søfartsmuseet	154
---	-----

Museets personale	171
-------------------	-----

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – bestyrelse og beretning 2008-2009	172
---	-----

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – medlemskab og tilskud	178
---	-----

Nye medlemmer i Venneselskabet	179
--------------------------------	-----

Museumsbutikken	180
-----------------	-----

Danmarks Rederiforening

— skibsfartens interesseorganisation gennem 125 år

Torkil Adersen er cand. phil. i europæisk etnologi ved Københavns universitet. Han har bl.a. været ansat som inspektør og leder af skoletjenesten på Arbejdermuseet og har lavet dokumentationer af flere arbejdspladser, herunder B&W Skibsværft i 1996. Torkil Adersen blev ansat som inspektør på Handels- og Søfartsmuseet første maj 2008.

En beskeden start

“Hvad udad tabes skal indad vindes”. Sådan stod der på en skuemønt præget i anledning af en stor industri- og kunstudstilling i København i 1872. Ordene tilskrives ofte Det danske Hedeselskabs stifter E.M. Dalgas, men de er oprindeligt skrevet af digteren H.P. Holst under indtryk af Danmarks situation efter nederlaget til tyskerne i 1864. Danmark var blevet amputeret ved afståelsen af Slesvig-Holsten, og i de følgende år stod genopbygningen af landets økonomi højt på dagsordenen. Danmark var et landbrugsland, og derfor blev hovedkræfterne også sat ind på at styrke landbruget som kompensation for det tabte. Hedeselskabet blev dannet i 1866 med henblik på opdyrkning af den vestjyske hede, Lammefjorden blev inddæmmed i 1873 for at skaffe mere landbrugsjord på Sjælland, andelsmejerier skød op som et resultat af landbrugets omlægning til animalsk

produktion, og landbruget cementerede sin position som landets førende eksporterhverv.

Dansk søfart havde også lidt store tab. Tre af det gamle riges store søfartsbyer, Åbenrå, Sønderborg og Flensborg, var ikke længere en del af Danmark. Landet var imidlertid i rivende udvikling. Nye industrier skød op i de større byer, så de var i stand til at tage imod den store vandring fra land til by, som fandt sted på dette tidspunkt. Med industrien fulgte ny teknologi, nye ejerformer og nye befolkningsgrupper. Håndværksmesteren blev erstattet af aktionæren og håndværkersvenden med fabriksarbejderen.

Inden for søfarten var det også nye tider. En helt ny form for rederivirksomhed så dags lys: Aktieselskabet, som på sigt kom til helt at dominere i forhold til det traditionelle partsrederi. Baggrunden for rederiaktieselskaberne var ganske enkelt, at dampskibe var for kostbare til, at de kunne finansieres gennem det traditionelle partsrederi. De nye dampskibsselskaber var så kapitalkrævende, at det var nødvendigt at indhente kapital fra kredse, som normalt ikke beskæftigede sig med søfart. Derfor var det naturligt, at de nye rederier samledes der, hvor investorerne var, nemlig i København.



Rederiet Progress' kontor i tiden omkring Første Verdenskrig. Dampskibsrederierne havde et større administrativt bagland end de traditionelle partsrederier. Det var ikke kaptajnen, der søgte ledige fragter. Ordre om fragter og destinationer blev udstukket fra rederiernes kontorer.

(Foto H&S)

Office of the Progress Shipping Company from the time of World War I. The steamship companies had a larger administrative hinterland than the traditional jointly owned shipping companies. It was not the captain who looked for available cargoes. Orders for cargoes and destinations were sent out from the shipping companies' offices.

(Photo DMM)

Inden for byerhvervene havde man den opfattelse, at staten var alt for fokuseret på genopbygningen af landbruget på bekostning af byerhvervene, som ikke nød den samme bevågenhed. Samtidens store entreprenør og industrimand C.F. Tietgen mente, at byerhvervene burde sikre sig indflydelse på lovarbejdet og således *“hverve selve Landets Lovgivningsmagt til virksom Kampfælle i den det danske Erhvervsliv*

forestaaende Konkurrence-Kamp”.¹ Byerhvervene kunne lige så lidt som landbruget stå alene og behøvede statens aktive deltagelse for at sikre sig tilfredsstillende rammevilkår. Det var på den baggrund, at mange foreninger blev etableret i 1800-tallets anden halvdel; arbejdere,

¹ E. Mægaard og Jens Vestberg: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884- 1934*, København, 1934, p. 7.

industrifolk, forretningsdrivende m.fl. dannede deres egne foreninger med det formål at have et talerør i forhold til staten og resten af samfundet.

Dampskibsrederne var ingen undtagelse, og d. 17. januar 1884 stiftes Dansk Dampskibsrhederi-Forening. Som før nævnt adskilte dampskibsrederierne sig fra de traditionelle partsrederier. De havde ikke den samme stærke lokale forankring som mange af partsrederierne og kunne ikke trække på et lokalsamfunds ressourcer. Derfor var det naturligt at få et talerør, der henvendte sig direkte til lovgiverne.

I foreningens love beskrives formålet som: *“at forhandle om Spørgsmaal vedrørende Rhederiejernes fælles Tarv og at foretage saadanne Skridt til dettes Fremme, som maatte findes hensigtsmæssige, saasom gennem Andragender til offentlige Autoriteter etc”*.² Dampskibe var noget af det ypperste, som den tidlige industrialisering kunne præstere. Dampskibe fordrede ikke blot en ny selskabsform, de krævede også nye havnefaciliteter med mulighed for bunkring af vand og kul, og fordi dampskibene udgjorde en vis brandfare, blev de også forvist til særlige havneafsnit. Det krævede investeringer i havneanlæg, som rederierne ikke kunne bære alene. Det var nødvendigt med offentlige investeringer i infrastrukturen, for at man kunne udnytte dampskibenes åbenlyse fordele.

Lige fra begyndelsen lå de danske dampskibsredere i konkurrence med lignende selskaber i nabolandene. Allerede på dette tids-

punkt var rederivirksomheden orienteret mod det internationale fragtmarked, så nogle af de første sager, Rederiforeningen henvendte sig til regeringen om, var toldafgifter på dampskibe og skibsmaterialer, de høje skibs- og havneafgifter i danske havne og konsulatafgifterne i fremmede havne. Udgangspunktet for at søge lempelser i disse afgifter var, at de stillede de danske rederier i en ugunstig position i forhold til de udenlandske rederier, og det lyktes også rederiforeningen at få forbedringer på disse områder.

Andre sager, som optog rederiforeningen i de første år, var anerkendelsen af danske målebrev i fremmed havn. Danske skibe var målt efter de samme regler som de engelske, men der var flere lande bl.a. Rusland, som havde deres egne måleregler og derfor ikke accepterede de danske. I det konkrete tilfælde gik rederiforeningen til den danske regering med anmodning om, at denne ville gå i forhandlinger med Rusland om accept af de danske målebrev.

Danmarks Dampskibsrhederi-Forening har således helt fra starten fokus på de rammevilkår, som skiftende regeringer har sat for erhvervet, og det har været et erklæret mål på den ene side at søge at påvirke lovgiverne i en retning, som kan fremme erhvervet, og på den anden side søgt støtte og hjælp hos samme i sager, der har at gøre med internationale relationer og regelsæt. I det følgende gives en beskrivelse af nogle af de områder, hvor Danmarks Rederiforening har søgt at gøre sin indflydelse gældende for at forbedre erhvervets vilkår i en skarp international konkurrence.

² E. Maegaard og Jens Vestberg: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934*, København, 1934.



Danmarks Rederiforening var fra starten en lille forening uden de store lokalebehov. I takt med at erhvervet voksede, øgedes behovet for egnede lokaler. Frem til og med Første Verdenskrig havde foreningen til huse i lejede lokaler forskellige steder i byen, men efter krigen mente man, at det var tid til at foreningen fik sit eget hus. I efteråret 1922 kunne foreningen flytte ind i kontorlokalerne i det nyopførte domicil i Amaliegade 33. Ejendommen huser stadig rederiforeningen og blev renoveret for få år siden.

(Foto Danmarks Rederiforening)

The Danish Shipowners' Association was from the outset a small organisation without the need for large premises. As the Association grew, so did the need for suitable premises. Up until and during World War I the Association had its office in rented premises in various places in town, but after the war it was decided that the time was right for the Association to have its own building. In the autumn of 1922 the Association was able to move into the offices of the newly built domicile in Amaliegade 33. The property still houses the Association and was renovated a few years ago.

(Photo Danish Shipowners' Association)

Mandskabsforhold

Danmarks Rederiforening blev ikke dannet som en arbejdsgiverorganisation, men måtte påtage sig rollen, da sømændene begyndte at organisere sig i fagforeninger. Den side af rederiforeningens virke er der skrevet meget om både fra arbejdsgiver- og arbejdstagerside³ og vil ikke blive behandlet i denne artikel. Derimod er det relevant at se på rederiforeningens indsats i forhold til lovgivningen. Selvom det danske arbejdsmarked er kendetegnet ved, at arbejds- og lønforhold er en sag for arbejdsmarkedets parter, så har der inden for søfart været en række forhold, der har medført, at lovgivning nationalt som internationalt har været afgørende. Det gælder områder som lempeligere skatter til søfolk, bemandingsregler, der har fulgt med den teknologiske udvikling, opblødning af traditionelle fagskel, og ansættelse af udenlandske søfolk.

Aflønning og skatteforhold

Løn til besætningerne er en af de omkostninger, der varierer mest fra land til land. Danmark har været et højtlønsområde i mange år, og det har været svært for danske rederier at holde lønudgifterne nede på samme niveau som mange af konkurrenterne.

I takt med at dansk søfart mødte international konkurrence fra lande med et væsentligt lavere lønniveau end det danske, har Danmarks Rederiforening arbejdet for at skabe

mulighed for at gøre udgifterne til besætningernes lønninger mere konkurrencedygtige. Det blev især mærkbart efter Anden Verdenskrig, hvor nye søfartsnationer og skibe under bekvemmelighedsflag med væsentligt lavere lønudgifter trådte ind på det internationale fragtmarked. Det førte til, at danske fartøjer i linjefart mellem lande i fjernøsten fik mulighed for at hyre lokalt mandskab efter de såkaldte Hong Kong-betingelser, hvor hyren blev fastsat efter de lokale leveomkostninger. Denne regel gjaldt ikke for fartøjer i andre farter. Her skulle danske skibe i hovedreglen fortsat hyre danske søfolk eller i det mindste søfolk under danske overenskomster, men de relativt høje lønninger til danske søfolk blev i stigende grad en negativ konkurrencefaktor. For at begrænse lønudgifterne til de danske søfolk lykkedes det for Danmarks Rederiforening at få indført den særlige sømandsskat i 1959, som betød, at søfolk skulle betale væsentlig mindre end andre lønmodtagere. Sømandsskatten gav en umiddelbar reduktion af lønudgifterne og virkede frem til 1988, hvor danske søfolk, som arbejder på skibe registreret i det nyetablerede Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, blev skattefrie.

Danske eller udenlandske søfolk

Et af de helt store spørgsmål, som har optaget rederiforeningen, har været retten til at bruge udenlandske søfolk på danske skibe. Der har været en lang tradition inden for international søfart, for at søfolk har haft hyre på udenlandske skibe. Det gælder både danske søfolk på fremmede skibe og udenlandske søfolk på

³ Se f.eks. Christian Tortzen: *Den Sømand han maa lide. Sømændenes forbund 1897-1997*. Forlaget Pantheon, 2001. Eller: Jørgen Holck og Jørgen D. Simonsen (red): *Frit Hav. Dansk skibsfart gennem 100 år*, Vojens, 1984

danske skibe. De danske faglige organisationer, hvis fornemste opgave altid har været at sikre deres medlemmer gode løn- og ansættelsesforhold, har altid haft en modvilje imod ansættelse af udenlandske søfolk på danske skibe. De er blevet set som en trussel imod de danske søfolk. Derfor har deres udgangspunkt været, at danske skibe burde bemannes med dansk besætning, og hvis det ikke har været muligt, har de udenlandske søfolk skulle aflønnes efter dansk overenskomst.

I 1970'erne og 1980'erne var dansk søfart imidlertid hårdt ramt af krisen, og flere og flere rederier så sig nødsaget til at sætte deres fartøjer under bekvemmelighedsflag eller nødvendighedsflag alt afhængigt af, hvordan man ser på det. De hyppigst anvendte fremmede flag var Panama, Bahamas og Singapore. Resultatet var, at antallet af danske søfolk beskæftiget i den danske handelsflåde faldt fra 17.000 i 1976 til kun 10.000 i 1986. Denne udvikling var meget svær at sidde overhørig, og fortsatte tendensen var der udsigt til, at dansk søfart under dansk flag snart var en saga blot.

Tendensen var den samme i andre europæiske søfartsnationer, som oprettede åbne registre for at imødegå udviklingen, og Danmarks Rederiforening pressede på for at få et tilsvarende åbent register i Danmark. Det lykkedes, og i 1988 var Dansk Internationalt Skibsregister en realitet. På især to punkter giver DIS store lettelser til rederierne. Det første er den skattefrihed for danske søfolk, som fulgte i kølvandet på DIS. For det andet åbnede DIS op for, at der kunne ansættes udenlandske søfolk på lokale vilkår frem for danske overenskomster. Det

betød, at danske rederier nu kunne lave overenskomster med faglige organisationer fra de lande, søfolkene kom fra. På den måde åbnede der sig et helt nyt arbejdsmarked med lavere lønvilkår end det danske. Når det på det tidspunkt var blevet muligt at gøre brug af søfolk fra lande som f.eks. Filippinerne, skyldtes det, at uddannelsesniveaueet blandt søfolk fra disse lande var blevet forbedret væsentligt.

Dansk Internationalt Skibsregister er blevet en stor succes og blev ved indførelsen betragtet som det største løft til dansk rederivirksomhed i mange år: *“Helt afgørende har det været, at DIS har skabt så stor tillid til fremtiden, at et bredt udsnit af danske rederier er i gang med betydelige investeringer. DIS har betydet at danske skibes konkurrenceevne er væsentligt forbedret”*.⁴

I de følgende år overførtes de fleste danske skibe i udenrigsfart til DIS, og mange skibe vendte tilbage fra bekvemmelighedsflag til dansk flag. Set ud fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt blev DIS også en succes, idet beskæftigelsen inden for søfarten begyndte at stige efter en lang årrække med fald. En konsekvens af DIS var dog, at stadig færre menige søfolk var danskere, og i dag er det stort set kun officerer, der finder beskæftigelse i den danske udenrigs handelsflåde.

DIS kan ikke betragtes som et bekvemmelighedsflag. Skibe registreret i DIS skal opfylde alle sikkerhedsmæssige, tekniske og arbejdsmæssige internationale standarder, som Danmark forpligter sig til at overholde. Derudover er det Søfartsstyrelsen, som fastsætter beman-

4 Danmarks Rederiforenings årsberetning 1988/89, p. 6.

dingen. Den danske handelsflåde er en meget ung flåde af en høj international standard, og det stiller høje krav til besætningens uddannelse. Derfor er det ikke en fordel at ansætte dårligt uddannede besætninger.

Bemandingsregler

Hvem og hvor mange skal der til at føre et skib forsvarligt? Det har været et evigt stridspunkt mellem de faglige organisationer og rederierne. Der har traditionelt været store skel mellem de forskellige mandskabskategorier: Officerer over for menige, maskinfolk over for dæksfolk. Maskinfolkene var en ny mandskabskategori, som fulgte med motoriseringen af søfarten. Det var ofte folk, der ikke havde en traditionel maritim baggrund, som besatte stillingerne som maskinmestre, fyrbødere, kullempere mv., og de traditionelt uddannede dæksfolk anså dem ikke for at være rigtige søfolk. Skellet mellem maskin- og dæksfolk eksisterede på alle niveauer og var såvel mellem kaptajnen og maskinmesteren som mellem matroser og fyrbødere. Skellet mellem de to besætningskategorier har levet helt op til i dag til trods for, at den teknologiske udvikling har gjort, at det har mistet sin berettigelse.

Nye og mere rationelle arbejdsmetoder og maskiner har reduceret behovet for en talrig besætning og i takt med, at flere og flere overvågningsopgaver i maskinrummet er flyttet op på broen, er behovet for at have officerer, der er specialiseret i enten at arbejde på broen eller i maskinrummet forsvundet. Allerede i starten af 1980'erne begyndte Danmarks Rederiforening at tale for en nedbrydning af de



I 1986 fik Danmarks Rederiforening sit første kontor i Bruxelles. Baggrunden var, at EF var begyndt at lovgive på flere områder, der vedrørte skibsfarten. Derfor var det nødvendigt at have folk tæt på beslutningstagerne. Arbejdet i Bruxelles er gradvist blevet større i takt med, at EU's lovgivning på søfartsområdet er vokset. Derfor indviede Danmarks Rederiforening et nyt og større kontor i 2008. Forholdet til EU er efterhånden blevet af lige så stor betydning som forholdet til den danske lovgivningsmagt.

(Foto Danmarks Rederiforening)

In 1986 the Association acquired its first office in Bruxelles. The background for this was that the EEC had begun to legislate in several areas concerning shipping. Thus it was necessary to have people close to the decision makers. The workload in Bruxelles has gradually become greater the more that EU legislation in the area of shipping has grown. That is why the The Danish Shipowners' Association inaugurated a new and larger office in 2008. The relationship to EU has increasingly acquired just as great importance as the relationship to the Danish legislature.

(Photo Danish Shipowners' Association)



Den danske handelsflåde hører til blandt de mest moderne og avancerede i verden. Det stiller store krav til både rederierne og besætningen at få skibene til at sejle i en rentabel fart.

(Foto A. P. Møller-Mærsk)

The Danish merchant fleet is among the most modern and advanced in the world. It demands a lot of both the shipping companies and the crew to enable the ships to sail at a profitable speed.

(Photo A. P. Møller-Mærsk)

gamle fagskel mellem bro og maskine. I 1983 bebudede industriministeriet en revidering af bemandingsloven, som var kommet ud af takt med de aktuelle behov, idet de fleste skibe sejlede med individuelt fastsat bemanding. I den forbindelse fremsatte Danmarks Rederiforening en række forslag til ændringer i mandskabsloven. Herunder muligheden for at bemane skibene med en alturneringsbesætning, hvilket indebar, at besætningen om bord kunne arbejde inden for alle arbejdsområder alt efter behov. Argumentet var det ofte anvendte, at det var nødvendigt for at kunne klare sig i den internationale konkurrence og med henvisning til en række europæiske lande, hvor alturnering allerede var indført. I 1985 blev lovgivningen vedrørende søfartsuddannelser ændret således, at det menige mandskab fremover skulle uddannes til skibsassistenter, som var kvalificeret til både at arbejde på dækket og i maskinrummet. Matroser og motormænd fik mulighed for efteruddannelse, så de også blev kvalificeret til at arbejde begge steder. De nye muligheder for at hyre enhedsmandskab mødte stor modstand blandt søfolk med den gamle uddannelse, som ikke ønskede at udvide grænserne for, hvad de kunne sættes til om bord, men da DIS blev oprettet i 1988 skulle der indgås nye overenskomster, og det betød et endeligt farvel til de gamle faggrænser.

Rederiforeningen havde også længe ønsket at få nedbrudt skellet mellem officerer i maskinen og officerer på broen. I takt med at betjeningen af motoren blev mere og mere automatiseret, kunne flere opgaver løses fra broen. Derfor ønskede Danmarks Rederiforening, at

også skellet mellem bro- og maskinofficerer blev fjernet. I 2000 påbegyndtes uddannelsen af de såkaldte dualofficerer, som kan varetage opgaver både på broen og i maskinen, og de første duale juniorofficerer kom ud at sejle i 2002.

For at imødekomme de stadigt stigende krav til besætningens uddannelse har Danmarks Rederiforening bakket op omkring de bestræbelser, der har været, for at de enkelte landes søfartsuddannelser lever op til bestemte internationale standarder. I 2001 trådte en revision af den såkaldte STCW-konvention i kraft. Revisionen omhandler anerkendelse af udenlandske sønæringsbeviser og betyder, at udenlandske søfolk på danske skibe skal have et bevis, som er anerkendt af Søfartsstyrelsen. Anerkendelsen gælder de lande, som Danmark har indgået bilaterale aftaler med, og ved konventionens ikrafttræden havde Danmark indgået aftaler med de lande, som primært leverer mandskab til de danske skibe. En følge af STCW-konventionen⁵ er, at rederierne kan ansætte både menig besætning og officerer fra lande, Danmark har indgået aftaler med. Det har betydet, at nogle rederier er begyndt at droppe danske officerer til fordel for udenlandske, da de er billigere, hvilket medfører besparelser pr. fartøj på mellem en og to millioner kroner på årsbasis.⁶ I dag er arbejdsmarkedet

5 STCW er en forkortelse af The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. De første standarder for STCW blev vedtaget i 1978, men er løbende blevet revideret, bl.a. efter ulykken med EXXON VALDEZ.

6 *Søfart* 29/5 2009, p. 4.

for den danske handelsflåde blevet udvidet, således at der kan hentes arbejdskraft på det internationale marked til lønninger, som ligger væsentlig under de danske, og det er i dag ikke lovgivning eller danske overenskomster, der forhindrer ansættelsen af udenlandske søfolk, menige som officerer, i den danske handelsflåde. Dog skal kaptajnen på danske skibe stadig være EU-borger. Nationale løn- og ansættelsesforhold er ikke længere en konkurrenceforvridende parameter for dansk søfart.

Miljøproblemer, den store udfordring nu og i fremtiden

Miljøproblemer og forurening kender ingen grænser og lokale eller regionale miljøkrav har i de fleste tilfælde virket konkurrenceforvridende, samtidig med at de ikke har haft tilstrækkelig effekt på problemet. I takt med at fokus på skibsfartens påvirkning af miljøet er blevet skærpet, har Danmarks Rederiforening arbejdet for, at miljølovgivningen bliver international, og i de seneste år er foreningen gået forrest i bestræbelserne på at gøre skibsfart så miljøneutral som muligt.

Forurening af havet

Havet blev i århundreder betragtet som nærmest bundløst og upåvirkeligt af forurening. Her kunne udledes spildevand og affald, uden at det kunne ses eller mærkes. Med introduktionen af olie som brændstof i begyndelsen af det 20. århundrede ændredes denne opfattelse. Olie sviner og synker ikke lige til bunds, så forurening i form af spild af olie og udskylning af bund- og lasttanke begyndte at give synlige

spor i form af ubehagelige tjære- og olieklatter langs kysterne. Allerede i 1921 indbød den britiske regering til en konference om kystforurening, og få år senere fulgte USA op med et internationalt møde om problemet. Det medførte en frivillig aftale mellem en række rederier om ikke at udlede olie inden for 50 sømil fra kysten. Efter Anden Verdenskrig blev den første globale konvention om olieforurening vedtaget i 1954. Konventionen var ikke særlig vidtgående. Det var fortsat almindelig praksis at dumpe skibenes olieaffald, dog blev der indført en dumpingfri zone på 50 sømil fra land. I løbet af 1960'erne blev denne praksis gradvist udfaset i takt med at olieselskaberne udviklede metoder til at skille vand og olie, så udledningerne blev minimeret. I 1967 grundstødte olietankskibet M/T TORREY CANYON ud for Cornwall. Det medførte en olieforurening af hidtil ukendte dimensioner og øgede mediernes og dermed offentlighedens fokus på skibenes forurening. I 1973 blev en ny international konvention Marpol – The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, vedtaget med henblik på at begrænse forureningen fra skibe. I Marpol indgik regler for redernes og lastejernes erstatningsansvar og de enkelte kyststaters ret til at gribe ind over for fartøjer, der udgjorde en forureningsmæssig trussel.

Danmarks Rederiforening arbejdede efterfølgende intenst på at få sikret en ligelig fordeling af erstatningsansvaret mellem reder og lastejere. Argumentet herfor var, at ved at drage lastejerne til ansvar blev de ansporet til at benytte tonnager af høj teknologisk og sikkerhedsmæssig standard frem for at vælge tonna-

ge, der ikke prioriterede miljø og sikkerhed så højt. Et andet argument var, at rederne alene ikke har været i stand til at løfte erstatningsansvaret.

I 1989 skete ulykken med M/T EXXON VALDEZ i Prince William Sound i Alaska. EXXON VALDEZ var et nyt skib – kun to år gammelt – da det gik på grund d. 24. marts 1989 og lækkede ca. 42 millioner liter olie. Det var ikke det største olieudslip i verden, men det foregik i et meget følsomt arktisk miljø, og så var det ud for Alaska, en af USA's 50 stater. Mediedækningen var enorm, og der blev bragt billeder af fugle indsmurt i olie, og mennesker der førte en desperat kamp for at formindske skaderne. Da EXXON VALDEZ var et ret nyt skib, besætningen var amerikansk, og skibet var ejet af verdens største olieselskab, kunne ulykken ikke skyldes dårlig vedligeholdelse, gammeldags teknologi eller en dårligt uddannet besætning. Derfor satte ulykken fokus både på teknologi og den menneskelige faktor i forbindelse med ulykken. En konsekvens af katastrofen var, at der få år senere blev indført bestemmelser om, at fremtidige tankskibe skulle være med dobbeltskrog, og der blev påbegyndt en revision af de internationale standarder for besætningens uddannelse STCW.

I takt med at den generelle bevidsthed om havenes sårbarhed over for forurening er vokset, er Danmarks Rederiforenings engagement blevet større, men holdningen har altid været, at forureningsbekæmpelse er en sag, der bør løses internationalt. Derfor har rederiforeningen gang på gang slået på, at forureningsproblemer skal finde sin løsning i The International Mari-

time Organization IMO og ikke som lokale eller regionale krav til skibenes udstyr, da disse meget nemt kan komme til at virke konkurrenceforvridende, og det er i stigende grad lykkedes at få overflødiggjort nationale særregler i takt med, at de bliver dækket af internationalt vedtagne konventioner. Det er imidlertid ikke nok, at der vedtages miljøbeskyttende konventioner, rederierhvervet skal også have mulighed for at efterleve dem. Et eksempel kan være forbudet imod at udlede kloakspildevand og olieaffald i havene omkring Nordsøen og Østersøen. Dette forbud bakker Rederiforeningen fuldstændig op om, men kræver til gengæld, at skibene får mulighed for at aflevere deres affald, når de er i havn.

Luftforurening

Mens ulykker med tankskibe og tømning af tanke til havs har haft konsekvenser, der har været til at tage og føle på, så er det først inden for de seneste år, at skibsfartens bidrag til luftforureningen er kommet i fokus.

I begyndelsen af 1990'erne var man stadig af den opfattelse, at skibsfarten kun bidrog marginalt til luftforureningen, men rederiforeningen stillede sig positivt over for ønskerne om at udledningen af svovl blev reduceret. Grunden til den høje udledning af svovl var, at skibene sejlede på tung olie, som var et restprodukt fra olieraffinaderierne. Siden den første oliekrise i 1972 havde rederierhvervet været meget opmærksom på omkostningerne til brændstof, og der havde til stadighed været en udvikling i gang med henblik på at optimere skibenes skrogform og skibsmotorerne for at



Foto af TORM tankskib. I kølvandet på en række forureningskatastrofer, specielt ulykken med EXXON VALDEZ i 1989, blev kravene om øget sikkerhed i forbindelse med olietransporter skærpet. Den danske tankflåde er meget ung. Alle skibe er dobbeltkrogede og opfylder de høje internationale sikkerhedskrav. Det er en bevidst strategi fra Danmarks Rederiforenings side at være på forkant med udviklingen af miljøbeskyttende foranstaltninger.

(Foto Rederiet Torm)

Photo of TORM tankship. A number of pollution catastrophes, especially the accident with the EXXON VALDEZ in 1989, led to demands for improved safety in connection with oil transports. The Danish tanker fleet is very new; all the ships are double-hulled and live up to the high international safety standards. It is a conscious strategy on the part of the Danish Shipowners' Association to be at the forefront in the development of measures to protect the environment.

(Photo TORM A/S)

begrænse brændstofforbruget. Derfor kunne man med en vis rygdækning sige, at man inden for søfarten havde taget forholdsregler, man først nu var begyndt at tage alvorligt inden for det øvrige erhvervsliv. Bekæmpelse af luftforureningen kom først til udtryk i forhold til skibenes udledning af kvælstofoxider og svovloxider.

Den har haft form af krav om begrænsning af svovlindholdet i brændstoffet og en mere effektiv rensning af udstødningsgasserne, når skibene har nærmet sig tætbefolkede kystnære farvande. Opmærksomheden på de miljømæssige udledninger af svovloxider i form af forsurende regnvand har medført strenge regler for indholdet af affaldsstoffer i skibenes brændstof, og i dag er det i den Engelske Kanal, Nordsøen og i Østersøen kun tilladt at bruge brændstof med et stærkt reduceret indhold af svovl.

Mod en renere søfart

I de seneste år er fokus på luftforureningen blevet endnu større, og udledningen af CO₂ har fået en væsentlig plads i miljøregnskabet. Skibsfart er den mest energiøkonomiske transportform, men i kraft af dens omfang bidrager den også markant til udledningen af CO₂. Derfor arbejder rederierhvervet intenst på at få minimeret CO₂-udledningen fra skibsfarten yderligere. I forhold til forurening af miljøet i nærområderne er Danmarks Rederiforening indgået i et partnerskab for renere skibsfart med Miljøstyrelsen. Formålet er at begrænse udledningen af svovl og andre miljøfremmede stoffer blandt andet ved at forbedre rensnin-

gen af udstødningsgasser og gøre brændstofforbruget så lille som muligt set i forhold til dødvægtstonnagen. Man regner med at reducere brændstofforbruget med 15% som følge af tekniske forbedringer, og hertil vil fartreduktioner give yderligere besparelser.

Også på andre områder er de internationale miljøbestemmelser blevet strammet væsentligt. Et problem, som man tidligere ikke havde forestillet sig kunne være et problem, er skibenes udskiftning af ballastvand, men det har vist sig, at man ved at fylde ballastvand i en verdensdel og tømme det i en anden har været medvirkende til udbredelse af invasive dyre- og plantearter. I europæiske farvande har der vist sig store problemer med bl.a. den amerikanske knivmusling, som i Vadehavet er på vej til at udkonkurrere de lokale muslingearter. Den meget omtalte dræbergople, som egentlig hedder den californiske ribbegople, har allerede påført fiskeriet i Sortehavet uoprettelig skade. Begge arter er kommet til Europa fra Amerika via ballastvand. Der findes også eksempler på invasive arter, der er gået den anden vej. Strandkrabben som er naturligt hjemmehørende langs kysterne af Europa og Nordafrika blev allerede i slutningen af 1800-tallet fundet i Australien og har siden bredt sig voldsomt. Derfor er der indført bestemmelser om rensning af ballastvand. I de tilfælde hvor ballastvandet ikke renses, skal det skiftes langt ude til søs, så muligheden for spredning af invasive arter reduceres til et minimum.

Et andet miljøproblem, som først er blevet erkendt inden for de seneste 15-20 år, er forurening fra skibenes bundmaling. Bund-

maling er tilsat begroingshæmmende stoffer for at forhindre, at skibet gror til med alger og lignende under vandlinjen med dårligere brændstoføkonomi til følge. Den store synder har været de såkaldte TBT-holdige malinger⁷, som er årsag til væksthæmning, sterilitet, og dødelighed i en række vandorganismer. Allerede i 2003 ophørte de fleste rederier med at bruge bundmalinger indeholdende TBT, og i 2008 trådte en international konvention om kontrol med TBT-holdige bundmalinger på skibe i kraft.

Ophugning af skibe udgør også et miljømæssigt problem, både med hensyn til forurening og arbejdsmiljø. Selvom det er meget få skibe, som dansk søfart sender til ophugning, bakker rederiforeningen op om en ny konvention fra 2009, som stiller krav til de steder, hvor skibe ophugges, og som forpligter rederierne til at skaffe oplysninger om, hvilke farlige stoffer der indgår i skibenes konstruktion.

Danmarks Rederiforening har i flere år for at sikre en miljømæssig forsvarlig ophugning anbefalet de danske rederier at dokumentere, hvilke stoffer skibene indeholder.

Man kan spørge, hvorfor rederiforeningen går aktivt ind på miljø- og klimaområdet. Men der vil sandsynligvis i fremtiden blive pålagt afgifter på de fleste former for miljøbelastning, og set i det lys, kan det gå hen og blive en fordel at være forberedt, og så længe miljøkravene er internationale vil de ikke virke konkurrence-

⁷ TBT = Tributyltin har traditionelt været anvendt som det mest effektive antibegroingsmiddel i bundmaling til skibe. TBT er imidlertid meget giftigt over for vandlevende organismer og ligeledes svært nedbrydeligt.

forvridende. Tværtimod kan internationale regler være til fordel for rederier som de danske, der har nye skibe, der drives af professionelle organisationer. Derudover står dansk skibsfart med det problem, at erhvervets andel af landets samlede CO₂-udledning er meget høj, hvilket kan risikere at medføre problemer, og det kan blive en konkurrencemæssig parameter at være på forkant med udviklingen i takt med, at der vil blive stillet stadig større krav til transportsektoren om begrænsning af CO₂-udslippet. Det sidste nye tiltag på området er forslag om indførelse af en CO₂-afgift for skibsfarten. Dette forslag har Danmarks Rederiforening selv været med til at stille i FN organet International Maritime Organization, IMO, som beskæftiger sig med bl.a. søsikkerhed og havmiljø.

Det europæiske fællesskab

Danmarks Rederiforening arbejdede primært på at påvirke landets lovgivere og de internationale søfartsorganisationer for at sikre de bedst mulige rammebetingelser, men med Danmarks indtræden i EF fik rederiforeningen en ny lovgivende instans, man skulle forholde sig til. I takt med, at EF og senere EU har udviklet en selvstændig søfartspolitik, har rederiforeningen måtte udvide sine aktiviteter til også at gælde Bruxelles.

Danmarks indtræden i EF i 1972 fik ikke den store betydning for dansk rederierhverv de første år, da EF ikke havde en formuleret søfartspolitik. I Rederiforeningens årsberetninger fra begyndelsen af 1970'erne gøres der heller ikke noget stort nummer ud af medlem-

skabet. Faktisk ønskede man ikke nogen større indblanding i søfarten fra EF's side: *“Der er ikke indenfor EF etableret en fælles skibsfartspolitik, således som det er sket på andre transportområder, og Rederiforeningen er af den mening, at en overnational skibsfartsmyndighed ikke er tilrådelig, fordi den let fører til bureaukrati og ineffektivitet.”*⁸ I de følgende år blev der ikke formuleret en samlet søfartspolitik for EF, og medlemslandene måtte finde sammen fra sag til sag.

Et eksempel på dette er forsøget på at få EF til at handle over for Sovjetunionens statsstøttede søfart i midten af 1970'erne. Den sovjetiske søfart var ikke baseret på rene forretningsmæssige principper, men blev brugt som en kilde til indtjening af vestlig valuta. Derfor kunne de sovjetiske skibe tilbyde fragtrater, der lå under markedsprisen, og på den måde undergrave de vesteuropæiske rederier. Det fik EF's transportministerråd til at beslutte et overvågningssystem, som skulle følge udviklingen i den sovjetiske handelsflådes rater og se, om de var konkurrenceforvridende. Det var håbet, at EF kunne udvirke et pres på Sovjetunionen, således at den ulige konkurrence kunne bringes til ophør, hvilket ikke lykkedes.

I midten af 1980'erne tages de første skridt til en fælles EF-politik på søfartsområdet, og i 1986 fik EF sin første samlede søfartspolitik. Frem for at lave ad hoc-aftaler, når behovet opstod, skulle der nu indføres en række fælles regler for søfartsområdet. Det gjaldt både udadtil, hvor EF trådte ind på den internationale scene, når det gjaldt forhandlinger

8 Danmarks Rederiforening: *Skibsfartsberetning 1974/75*.

om søfartens vilkår, og indadtil, hvor flere og flere rammer for medlemslandenes søfart blev et anliggende for det europæiske fællesskab. Det europæiske fællesskabs nye rolle som aktivt lovgivende vedrørende søfarten krævede Rederiforeningens tilstedeværelse, der hvor beslutningerne blev taget, og det var medvirkende til at Danmarks Rederiforening, som en af de første danske erhvervsorganisationer, fik sin egen repræsentation i Bruxelles.

En af de udfordringer, rederierhvervet har haft i forhold til EF/EU har været en anerkendelse af linjekonferencerne, som af flere blev betragtet som karteldannelser og dermed i strid med EF's konkurrenceregler. I første omgang lykkedes det at få indført undtagelsesregler for linjekonferencerne, så de undgik at komme ind under konkurrencereglerne, men til trods for rederierhvervets forsøg på at bevare tilladelsen til at samarbejde i linjekonferencer blev de endegyldigt erklæret i strid med konkurrencereglerne i 2008, hvor alle linjekonferencer, der indebar trafik til og fra EU, blev forbudt.

På de indre linjer skulle det europæiske marked for søfart liberaliseres, således at medlemslandene fik lige adgang til hinandens cabotagesejlads. Det vil sige sejlads mellem det enkelte lands havne. Her har det været vanskeligt at sikre danske rederier fri adgang til flere medlemslandes indenrigsfart, selvom det har været EF's hensigt, og det er et problem, der stadig arbejdes på.

Et af formålene med at introducere en fælles EF-politik på søfartsområdet var, at forhandlinger om bilaterale aftaler med lande uden for

EF skulle foretages af EF og ikke af de enkelte medlemslande. Alligevel fortsatte en række lande med at lave deres egne bilaterale aftaler. Det var især et problem, når det gjaldt adgangen til de tidligere kolonier i Vestafrika. Gennem en længere årrække havde nogle af de gamle kolonilande benyttet sig af deres forbindelser til at opnå aftaler, der gav dem særlige fordele i forhold til de øvrige EF-lande. På den måde blev adgangen til det vestafrikanske fragtmarked vanskeliggjort stik imod hensigterne. Senere er det via EU lykkedes Rederiforeningen at sikre danske rederier adgang til dette marked.

I 1996 samledes EU's søfartspolitik om tre hovedelementer: Sikkerhed til søs, liberale eksterne relationer og tiltag, der kan fremme konkurrenceevnen.⁹ Denne præcisering af EU's søfartspolitik blev hilst velkommen af rederiforeningen, som i samme årsberetning beklager den manglende vilje til netop at føre en liberal søfartspolitik i forbindelse med bilaterale handelsaftaler med tredjelande. I flere tilfælde havde EU ikke benyttet sig af lejligheden til at sikre europæisk søfart fri og lige markedsadgang, når der blev indgået handelsaftaler med tredjelande.¹⁰

I takt med at EF, og senere EU, har ført en stadig mere aktiv søfartspolitik, er Danmarks Rederiforenings forhold til EU begyndt at ligne forholdet til den danske stat. Det kan næsten ikke udtrykkes tydeligere end i forordet til årsberetningen for 1990/91: "*EF-Kommissionen bliver stadig mere aktiv på søfartsområdet.*"

9 Danmarks Rederiforening: Beretning 1996/97, p.7.

10 Danmarks Rederiforening: Beretning 1996/97, p.21.

Der fremsættes forslag på det skibsfartspolitiske område såvel som vedrørende tekniske og sociale forhold. Beklageligvis har Kommissionen endnu ikke erkendt, at Europas handelsflåder er ude i skarp international konkurrence, og at EF's direktiver og forordninger må tilpasses søens særlige forhold, ligesom medlemslandenes lovgivning er det." Danmarks Rederiforening har på samme måde som i forhold til den danske stat arbejdet på, at rammebetingelserne inden for EU tager højde for søfartens internationale karakter, og ud fra de seneste udmeldinger må det siges, at det er lykkedes. I januar 2009 lancerede Europa-Kommissionen en ny maritim strategi, som bl.a. har fokus på konkurrenceevne, arbejdskraft og kvalitetsskibsfart. Hensigten er at sikre erhvervets konkurrenceevne ved gode rammevilkår, fremme af nærskibsfart og international regulering af miljø- og sikkerhedsspørgsmål. Alt sammen vilkår, som Danmarks Rederiforening har arbejdet på i årevis i national sammenhæng.

Det er imidlertid ikke alt, der går rederiforeningens vej i EU. Kampen om linjekonferencerne blev tabt i 2008, og i de seneste år har Rederiforeningen kæmpet imod, at EU har subsidieret udvalgte færgeruter med henblik på at flytte mere trafik over på skibene til aflastning af de europæiske jernbaner og motorvejsnet. Rederiforeningen vender sig ikke imod støtte til innovation, men når støtten går til traditionelle koncepter, vurderes risikoen for konkurrenceforvridning at være for stor. Her har der vist sig en konflikt mellem på den ene side EU-systemet, der ønsker at bruge subsidiering som et trafikpolitisk styringsmid-

del, og på den anden side Danmarks Rederiforening, som ønsker et liberaliseret søfartserhverv, som fungerer på markedsvilkår – også inden for EU.

Hvorvidt det vil lykkes rederiforeningen at få fjernet disse subsidier, er det ikke til at sige, men det viser, at der set ud fra rederiforeningens perspektiv fortsat vil være mange udfordringer i forhold til EU. Man kan sige, at med EU har Danmarks Rederiforening fået endnu en instans, de skal forholde sig til, og hvor de skal arbejde for at sikre de bedst mulige rammebetingelser. I takt med, at EU får et stadig større ansvarsområde, vil flere afgørelser af betydning for dansk rederierhverv blive vedtaget i Bruxelles og ikke på Christiansborg.

Fri og lige adgang til fragtmarkedet

En forudsætning for at operere internationalt har altid været en fri og lige adgang til havet, og en af de største hindringer, bortset fra krig, har gennem tiden været beskyttelse af nationale særinteresser. Særligt for søfarten i et lille land som Danmark, hvor 95 % af indtjeningen kommer fra sejlads mellem tredjelande, er det afgørende, at fragtmarkedet er frit tilgængeligt.

Dansk søfart har en lang tradition for at være internationalt orienteret. Den florissante handel i 1700-tallet levede højt på Danmarks neutralitet, og danske skibe fragtede mange varer for de forskellige krigsførende europæiske stater, både fra Østen og Vestindien til Europa og mellem landene i Østen. Det var således ikke noget nyt, da Ø.K. med H.N. Andersen i spidsen etablerede et omfattende rutenet i Fjernøsten.

Beskyttelse af national søfart har eksisteret siden midten af 1600-tallet, hvor England gennemførte den såkaldte Navigation Act, som forbeholdt al trafik mellem moderlandet og dets kolonier for britisk tonnage. Derudover skulle varehandel mellem England og andre nationer deles ligeligt mellem de samhandelnde lande. I midten af 1800-tallet var Englands handel med kolonierne og andre nationer blevet så omfattende, at den engelske handelsflåde ikke kunne løfte opgaven alene, og Navigation Act blev afskaffet til fordel for en mere liberal politik, der gjorde markedet frit. Frem til Første Verdenskrig var søfarten kun i begrænset omfang ramt af national beskyttelsespolitik, men i mellemkrigstiden befordrede den økonomiske krise, at flere lande indførte protektionistiske love og foranstaltninger til beskyttelse af egen søfart.

Hensynet til hjemlig beskæftigelse vejede tungere end fordelene ved et frit fragtmarked, og i flere tilfælde lå der også strategiske overvejelser bag beskyttelsespolitikken. Behovet for en stor hjemlig handelsflåde, der kunne trækkes på i tilfælde af krig, var et vægtigt argument, som bl.a. lå til grund for USA's Merchant Marine Act fra 1920, som bl.a. har ført til, at den amerikanske indenrigs skibsfart er forbeholdt amerikansk byggede, ejede og bemandede skibe. Under depressionen i 1930'erne indførte USA også direkte støtteordninger til landets vigtigste oversøiske linjefarter. I kapløbet om statsstøtte kunne et lille land som Danmark ikke følge med, og det var med beklagelse, at Danmarks Rederiforening kunne konstatere, at statsprotektionisme og



Broen på M/S ROY MÆRSK 2006. Der er en verden til forskel på broen på et dampskib fra slutningen af 1800-tallet og broen på et moderne fragtskib. I dag styres både skib og maskine fra broen ved hjælp af elektronisk overvågnings- og navigationsudstyr. Den teknologiske udvikling har overflødiggjort det gamle skel mellem maskinofficerer og officerer på broen, og i dag uddannes officererne til at varetage begge funktioner. Takket være Dansk Internationalt Skibsregister, er rederierne ikke bundet af gamle overenskomster, der havde rod i fortidens teknologi. (Foto H&S)

The bridge on M/S ROY MÆRSK. There is a world of difference between the bridge of a steamship from the end of the 19th century and the bridge of a modern cargo ship. Today both the ship and the engine are steered from the bridge with the help of electronic surveillance and navigational equipment. The technological development has made the old distinction between engineers and the officers on the bridge unnecessary, and today officers are trained to take charge of both functions. Thanks to the Danish International Ship Register the shipping companies are no longer bound by the old wage agreements which had their roots in antiquated technology.

(Photo DMM)

direkte subsidier var med til at ødelægge det frie fragtmarked.

Anden Verdenskrig bragte ikke en ende på den nationale beskyttelse af skibsfarten, tværtimod. En lang række nye stater specielt i Afrika og flere sydamerikanske lande begyndte at føre en protektionistisk søfartspolitik. Disse lande havde ikke midler til at subsidiere deres egen handelsflåde. I stedet gav de fortrinsret for deres egen tonnage ved at indføre flagdiskrimination over for søfartsnationer, som landene ikke havde direkte handel med.

For Sydamerikas vedkommende betød flagdiskriminationen, at dansk skibsfart på Latinamerika blev reduceret op igennem 50'erne, 60'erne og 70'erne og i midten af 1980'erne udgjorde indsejlingen på Latinamerika under 1 % af dansk søfarts bruttoindsejling.

Lande i den tredje verden, som var blevet selvstændige efter Anden Verdenskrig, ønskede forståeligt nok at få del i de indtægter, som skibsfarten på deres lande genererede. For at nå dette mål fremsatte u-landene deres krav i FN's organisation for handel og udvikling, United Nations Conference for Trade and Development, også kaldet UNCTAD. De rådede kun over en meget lille del af den samlede verdens-tonnage, men ønskede at kunne overføre op mod halvdelen af deres import og eksport til deres egen handelsflåde, og dette skulle ske ved, at de enkelte landes skibsfart fik forret til en vis procentdel af den samlede trafik. Der gik ti år med lange og vanskelige forhandlinger, inden det lykkedes at få vedtaget en konvention, den såkaldte UNCTAD-kode, som sikrede en fast fordeling af lasterne med 40 % til det eks-

porterende land, ligeledes 40 % til det importerende land, mens kun 20 % af lasterne blev givet fri til tredjelandes handelsflåder. UNCTAD-koden ville betyde en voldsom begrænsning af den frie konkurrence på fragtmarkederne, som dansk søfart var afhængig af. Derfor stemte Danmark imod konventionen sammen med nogle få andre søfartsnationer. UNCTAD-koden kunne først træde i kraft, når tilstrækkelig mange lande havde godkendt den, og i de følgende år fulgte langvarige forhandlinger om en ændring af konventionsteksten. Danmark og Storbritannien bestræbte sig på at få EF til at gå ind i forhandlingerne.

Det var vanskeligt, da bl.a. Frankrig, Belgien og Tyskland var positive over for UNCTAD-koden, da de så en mulighed for at udbygge deres skibsfart på baggrund af det lastgrundlag, deres store udenrigshandel skabte. Efter flere års forhandlinger og ved hjælp fra EF lykkedes det at få medlemmerne af UNCTAD til at indgå et kompromis, hvor den oprindelige lastfordeling på 40-40-20 blev revideret til fordel for den internationale søfart. På den baggrund kunne Danmark tiltræde koden i 1983 sammen med fem af de søfartsnationer, der oprindeligt havde stemt imod. Da det især var lande i den tredje verden, der ville nyde godt af koden i dens oprindelige form, blev de indrømmet 40 % af deres egne import- og eksportlaster, mens de resterende 60 % blev givet i fri konkurrence. Kompromiset var en stor sejr for Danmarks Rederiforening og dansk søfart, idet en stor del af verdenshandelen kom i fri konkurrence. Samtidig indgik OECD-landene en aftale om, at deres indbyrdes skibsfart ikke skulle være omfattet af

UNCTAD-koden. Dette havde også stor betydning for dansk søfart, da ca. 60 % af al søtransport på det tidspunkt foregik mellem landene i OECD.

For dansk søfart er det af afgørende betydning, at det internationale fragtmarked er frit. Derfor har Danmarks Rederiforening stort set gennem hele sin eksistens kæmpet for at forhindre både politiske, nationale og tekniske handelshindringer. I dag er størstedelen af de vigtigste fragtmarkeder åbne for dansk søfart, og netop denne åbenhed har været en af forudsætningerne for erhvervets fremgang i det seneste tiår.

Det har krævet et nært samarbejde med landets skiftende regeringer at stå fast på kravet om fri og lige markedsadgang. Ikke mindst i EU har det krævet en særlig indsats for at få overbevist Europakommissionen om, at nationale særinteresser bør vige for en liberal søfartspolitik. Det er ikke lykkedes helt endnu, da flere medlemslande endnu ikke har opgivet at beskytte den nationale søfart. Ellers er det især i den tredje verden, at der fortsat er restriktioner for den internationale søfart. OECD-landene udmærker sig til gengæld med at føre en liberal søfartspolitik. En markant undtagelse er USA, hvor indenrigsfarten fortsat er forbeholdt landets egne fartøjer. Dette er i strid med intentionerne om et frit marked, men Danmarks Rederiforening har erkendt, at USA er så stor og stærk, at det ikke er muligt at lægge internationalt pres på dem for at få åbnet markedet, men man må forlade sig på, at det interne pres for mere effektiv søfart med tiden bliver stort nok.

Direkte subsidiering eller lempelige skattevilkår

Dansk søfart indtager en særstilling i forhold til andre erhverv i Danmark. Lige fra rederiforeningens stiftelse har det været en vigtig opgave at sikre netop de forhold, som gør det muligt at bedrive rederivirksomhed i Danmark. Som nævnt i det foregående afsnit har den lige adgang til fragtmarkedet en afgørende betydning, men også på de indre linjer har det været nødvendigt at sikre sig særstatus. I kraft af sin internationale karakter er det altafgørende, at søfartserhvervet ikke stilles over for økonomiske krav, der er markant anderledes end i de lande, man konkurrerer med. Store lande som f.eks. USA har forsøgt at beskytte den nationale søfart gennem den ovenfor nævnte flagdiskrimination og subsidier til den nationale søfart og værftsindustri. Alligevel har USA i dag ikke nogen internationalt sejlene rederier. Danmark derimod er et lille land, og landets import og eksport er alt for lille til, at den har været i stand til at levere beskæftigelse til landets søfart, derfor er dansk søfart orienteret i mod det internationale fragtmarked.

I 1916, under Første Verdenskrig, beklager Danmarks Rederiforening sig over regeringens manglende opbakning, samtidig med at man erkender, at landet er for lille til at give tilstrækkelig beskæftigelse til erhvervet: *“Naar man lige undtager Ruteskibene, har Erhvervet som en Følge af Forholdene ikke nogen stærk Tilknytning til andre danske Erhverv. Dette har sin Grund i de særlige Forhold her i Landet, hvor Importen og Eksporten ikke staar i det rette Forhold til hinanden. Den Rygrad, som en national Skibsfart*



Danske skibe er moderne og har ry for at tilbyde gode forhold for besætningen. Det gælder både officerer og menige, og skibene lever nemt op til de internationale krav om mandskabsforhold. Her ses en del af besætningen på M/S NORA MÆRSK fejre juleaften med karaoke.

(Foto H&S)

Danish ships are modern and have a reputation for providing good conditions for the crew. That applies to both officers and seamen, and the ships easily live up to the international standards regarding conditions for the crew. Here you see the crew on board M/S NORA MÆRSK celebrating Christmas singing karaoke.

(Photo DMM)

skulde have i en Eksport, der stod i nogenlunde rimeligt Forhold til Importen mangler altsaa – og dermed Betingelserne for en ren national Skibsfarts Udvikling. Hertil kommer - og dette ønsker jeg at sige uden nogen som helst Bebrejdelse. At danske Købmænd bruger danske Skibe i Flæng med andre, eftersom Skibenes Position nu passer, og at heller ikke danske Statsvirksomheder under nogen Om-

*stændigheder føler sig kaldet til at give dansk Skibsfart noget Særfortrin”.*¹¹ Citatet beskriver ganske præcist rederierhvervets vilkår i et lille land. Den lokale søfart var for lille til at sikre vækst i erhvervet, og beskyttelse af indenrigsfarten eller andre former for statslig subsidiering af søfarten var ikke vejen frem. Denne linje har rederiforeningen fulgt konsekvent, også selvom det ind i mellem har haft store omkostninger. I 1935 var Skandinavien-Amerika Linien tæt på at lukke på grund af manglende indtægter. Søfartsministeriet henvendte sig til Danmarks Rederiforening i en fortrolig skrivelse med forespørgsel om foreningen ville indgå i en undersøgelse af mulighederne for en rekonstruktion af selskabet. Rederiforeningen gik ind i arbejdet, og i første omgang anbefalede man at gøre en undtagelse fra foreningens politik om statsstøtte. Dette medførte en reaktion blandt flere redere, hvorefter rederiforeningens anbefaling blev trukket tilbage, og man meddelte søfartsministeriet: *“at en betydelig del af medlemmerne mente, at bistand fra staten til Skandinavien-Amerika-Liniens videreførelse selv under den forestående form er uforenelig med dansk skibsfarts interesser på Længere sigt. Dette bør veje tungere end hensynet til at opretholde en dansk Amerika-linie”.*¹²

I stedet er det gennem særlige skatteregler og fradragsmuligheder i forbindelse med finansiering, at Rederiforeningen har søgt indirekte støtte til søfarten. Som ethvert andet erhverv i Danmark er søfarten også blevet pålagt skatter og afgifter, men det er lykkedes for rede-

11 E. Mægaard og Jens Vestberg: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934*, København, 1934, p. 99-100.

12 Citeret efter: Jørgen Holck og Jørgen D. Simonsen (red): *Frit Hav. Dansk skibsfart gennem 100 år*, Vojens, 1984, p. 52.

riforeningen at sikre erhvervet meget lempelige skatteforhold sammenlignet med andre erhverv. Det er ikke kommet af sig selv, men gennem forhandlinger med skiftende regeringer er det lykkedes at holde skattetrykket på et niveau, der har gjort dansk søfart konkurrencedygtig. I takt med, at andre lande har indført lempeligere skatter, er det lykkedes rederiforeningen at sikre lignende vilkår i Danmark. Argumentet har igennem årene været stort set det samme, som fremføres i Rederiforeningens årsberetning fra 1994-95: *“For danske rederiers vedkommende foregår konkurrencen på verdenshavene ofte med rederier, der er hjemmehørende i lande, hvor der betales en meget beskednen eller slet ingen selskabsskat.”* Beskatningen af søfarten kan således ikke ses i en isoleret dansk sammenhæng, men skal ses i forhold til beskatningsforholdene i de lande, dansk søfart konkurrerer med. Kapløbet mellem de enkelte lande om at sikre søfarten gunstige beskatningsforhold har gennem tiden været medvirkende til dansk søfarts særstilling. Selskabsskatten, som der henvises til i det ovenstående citat, var gennem 1990'erne og starten af det nye årtusinde et af de områder, som rederiforeningen havde stærke indvendinger imod. I flere af de lande, erhvervet konkurrerede med, havde man indført tonnageskat.

Tonnageskatten er en fast afgift pr. ton rederierne råder over og ikke en beskatning af rederiernes overskud. Den indlysende fordel ved tonnageskatten er, at den er en fast og forudsigelig udgift, som ikke ændrer sig i takt med rederiernes indtjening. Gennem flere års påvirkning af lovgiverne lykkedes det i 2002

at få indført tonnageskat som et frivilligt alternativ til selskabsskatten. Tonnageskattens indførelse blev året efter betegnet som en af grundpillerne i rammevilkårene for dansk skibsfart.¹³ Med tonnageskattens indførelse var dansk skibsfart kommet på omdrejningshøjde med de øvrige europæiske og asiatiske skibsfartsnationer. Beskatningen er dermed ikke længere en konkurrencehæmmende faktor. På den måde er incitamentet for at være så effektive som muligt blevet større.

Et særligt problem som søfarten har kæmpet med, og som forudsætter opbakning fra staten, er dobbeltbeskatningen: Når et rederi har en indtægt på sejlads mellem tredjelande og mellem Danmark og udlandet, har der gennem tiden været eksempler på, at indtægten er blevet beskattet både i udlandet og herhjemme. Her har Rederiforeningen haft brug for staten til at indgå aftaler med de enkelte lande om, at indtægterne kun skal beskattes et af stederne, og Danmark har i dag et internationalt konkurrencedygtig net af skatteaftaler med skibsfartens vigtigste handelspartnere.

Pirater en international opgave

Pirateri er et problem, som man umiddelbart skulle tro hører fortiden til, men gennem de seneste år har problemet fået fornyet aktualitet. Det er ved kysten ud for Somalia og i Adenbugten, at problemet har været størst: I 2006 var der 43 tilfælde af pirateri i Østafrika, et tal der var steget til 122 i 2008, og frem til maj 2009 var antallet allerede oppe på 102 over-

13 Danmarks Rederiforening: *Dansk Skibsfart*, 2003, p.7.

fald¹⁴. Baggrunden for pirateri ud for Østafrika skyldes manglen på et velfungerende statsapparat i Somalia. Siden 1991 har Somalia ikke haft en egentlig regering, og store dele af landet styres af lokale krigsherrer og oprørsgrupper. Længs de somaliske kyster tjente befolkningen til livet ved fiskeri, men sammen med regeringens sammenbrud forsvandt den nationale kystvagt. Havet ud for Somalia var rigt på bl.a. tun, og det tog ikke mange år før udenlandske fiskerflåder begyndte at fiske i somalisk territorialfarvand. Som et modtræk begyndte den lokale fiskerbefolkning at jage de fremmede fiskere væk eller erobre fartøjerne og kræve løsepenge. Herefter var vejen åbnet for egentligt sørøveri. Ved hjælp af små hurtiggående gumibåde, entrehager og håndvåben er det lykkedes for piraterne at skabe en lukrativ, men risikabel forretning, samtidig med at de har skabt stor usikkerhed for søfarten til og fra Suezkanalen. Danske fartøjer har også været udsat for piratangreb. I juni 2008 blev fragtskibet M/S DANICA WHITE kapret, og besætningen blev først frigivet efter 83 dage, da rederiet gik med til at betale en løsesum. Syvende november 2008 blev M/S CEC FUTURE kapret, og i april 2009 prøvede somaliske pirater at kapre fragtskibet MAERSK ALABAMA.

Problemet med pirater er så stort, at internationale flådestyrker er blevet sat ind for at patruljere farvandene ud for Somalia, heriblandt det danske støtteskib ABSALON, som var udsendt fra august 2008 til april 2009. Til trods for flådestyrkens tilstedeværelse er det

ikke lykkedes at sætte en stopper for pirateriet, og der har været overvejelser fremme om det er hensigtsmæssigt at bevæbne handelsfartøjerne, så de kan modstå piratangreb. Dette er imidlertid en løsning, som lægger op til en lang række problemer. For det første kan det medføre en optrapning af piraternes adfærd: Hvis handelsskibene bliver bevæbnet, vil piraterne opruste tilsvarende med risiko for, at skibene bliver beskudt med både materielle og menneskelige tab til følge.

Pirateri er blevet så lukrativ en forretning for bagmændene, at de nemt vil kunne finansiere kraftigere våben. For det andet er der et stort uløst juridisk problem; hvem er ansvarlig, hvis nogen bliver dræbt, uanset om det drejer sig om pirater eller besætningsmedlemmer, når der ikke er tale om en internationalt anerkendt militær styrke, der står for beskyttelsen af handelsfartøjerne.

En anden løsning, der er overvejet, er at lade private sikkerhedsfirmaer stå for beskyttelsen af handelsflåden. Her står man igen over for det samme juridiske problem, samtidig med at der ikke nødvendigvis er lige beskyttelse for alle.

Denne komplekse problemstilling har medført, at Dansk Rederiforening støtter en international løsning, som både skal sikre skibene her og nu, og som på sigt skal sikre stabilitet i området.¹⁵ Pirateriet viser med al tydelighed, at sikringen af havene er en fælles international opgave, som rederierne hverken alene eller sammen kan løfte.

14 *Weekend Avisen* 31/7 2009, p. 10.

15 *Søfart* nr. 24-25, 12. juni 2009, p. 360.

Fra marginalt talerør til et hovederhvervs interesseorganisation

Hvis man skal opsummere Danmarks Rederiforenings indsats gennem de forløbne 125 år må man sige, at den har været en succes. Dampskibsrederierne i Danmark var i 1884 et marginalt erhverv, som ikke havde den helt store betydning for samfundsøkonomien. I dag er skibsfarten landets næststørste eksport erhverv med en valutaindtjening i 2008 på kr. 190 milliarder. At det er gået så godt skyldes selvfølgelig, at de danske rederier er dygtige, men det skyldes i høj grad også, at staten har tilvejebragt rammevilkår, som gavner søfarten.

Danmarks Rederiforening har været i stand til at overbevise skiftende regeringer om erhvervets behov for særbehandling, når det drejer sig om beskatning, ansættelsesforhold og finansiering. Med henvisning til den hårde internationale konkurrence er det lykkedes at opnå forhold for skibsfarten, som ingen andre erhverv nyder godt af i Danmark. Det kan synes urimeligt, at et bestemt erhverv får sådan en særbehandling, men det har betydning, at dansk skibsfart har oplevet en vækst samtidig med at skibsfarten i lande, vi normalt sammenligner os med, er gået tilbage. Dansk skibsfart står i dag stærkere end nogensinde, og skibe, der sejler under dansk flag eller er kontrolleret af danske rederier, står for op mod ti procent af de varer, der transporteres til søs på verdensplan, målt i værdi.

Danmarks Rederiforening har altid arbejdet på to fronter. På de indre linjer har det drejet sig om at skabe nationale rammebetingelser til gavn for erhvervet. Danmark er et lille land,

og det har ikke været en farbar vej, at give direkte subsidiering til skibsfarten. Derimod har rederiforeningen målrettet arbejdet på, at de nationale rammebetingelser ikke har stået i vejen for en konkurrencedygtig søfart.

På de ydre linjer har Danmarks Rederiforening været aktiv i de internationale maritime organisationer, og kæmpet for at åbne fragtmarkedet. Det har rederiforeningen ikke været i stand til at løfte alene, idet internationale konventioner vedtages mellem stater og ikke mellem interesseorganisationer. Derfor har Danmarks Rederiforening været afhængig af den danske stats positive medvirken i internationale spørgsmål. Det gælder både i forbindelse med tiltrædelse af internationale konventioner, men også i forhold omkring flagdiskrimination og dobbeltbeskatning, hvor Danmark har indgået aftaler med en lang række lande.

Fremtidige udfordringer

I Rederiforeningens jubilæumsbog fra 1984 handler det afsluttende kapitel om perspektiverne for fremtidens søfart. Her skitseres mulighederne for kæmpeskibe beregnet til beboelse og ferier og gigantiske ubåde, der skal transportere olie under polarisen. Ingen af delene er blevet realiseret. Dette ikke sagt for at nedgøre tidligere tiders fremtidsvisioner, men for at vise, hvor svært det er, at spå om fremtiden. I 1984 var der ingen, der kunne forudse at miljøspørgsmål, terrortrusler og pirateri ville stå højt på dagsordenen 25 år senere, men det er nogle af de aktuelle problemer, Danmarks Rederiforening og skibsfarten må forholde sig til i dag. Hvordan fremtiden vil tegne sig er

derfor lige så halsløs gerning at beskrive i dag som i 1984. Alligevel vil jeg gøre et forsøg på at pege på et par problemstillinger, som i fremtiden kan komme til at spille en stor rolle.

Klima og miljø

Først og fremmest vil miljøproblematikken fortsat være et af de emner, der vil blive arbejdet med i de kommende år. Der kan både tales for og imod en øget satsning på transport over hav frem for over land. Transport til søs er afgjort den mest energiøkonomiske, sammenlignet med lastbiler og tog. På den anden side vil det inden for overskuelig fremtid være muligt at gøre især togtrafikken mere uafhængig af fossile brændstoffer i form af elektrisk drevne tog, mens der ikke er de store udsigter til, at skibsfartens afhængighed af olie vil blive mindre. Selvom der eksperimenteres med hjælpesejl, ligger det ikke lige for, at vindkraft kan blive andet end et supplement til forbrændingsmotoren.

Nordvestpassagen

Mens der i 1984 blev gjort forestillinger om gigantiske ubåde, som skulle sejle under polarisen, har den globale opvarmning sandsynliggjort, at det kun er et spørgsmål om tid, før nordvestpassagen bliver åben for sejlads. Når det sker, vil en ny og meget kortere rute

mellem Europa og det fjerne Østen være en realitet. Sejladsen vil imidlertid ske gennem et meget følsomt økosystem, hvilket med stor sikkerhed vil kræve skærpede sikkerheds- og miljøbestemmelser, og der ligger et stort fodarbejde forude med at få lagt denne nye sejlads i nogle faste og forsvarlige rammer.

Kampen for det fri hav

Takket være en lang og sej indsats i internationale maritime organisationer og gennem EU er det lykkedes at få åbnet flere og flere fragtmarkeder for den fri konkurrence. Dette har især været en fordel for små lande som Danmark, der har en internationalt orienteret skibsfart. Desværre er der flere lande, som i lyset af den igangværende krise, har tyet til national protektionisme. Det har indtil nu ikke haft den store betydning, men hvis nye og store søfartsnationer som Kina indfører særlige fordele for egne fartøjer, kan national protektionisme gå hen og blive et meget stort problem, som vil kræve en stor indsats at imødegå.

Alt dette er imidlertid forestillinger og gætværk omkring fremtiden. En ting synes dog sikker: Danmarks Rederiforening vil også i fremtiden sammen med den danske regering arbejde for at sikre dansk søfart så gode rammebetingelser som muligt, ganske som det var tilfældet for 125 år siden.

The Danish Shipowners' Association

SUMMARY

The Danish Shipowners' Association [DSA] was established in 1884 and celebrated its 125th anniversary in 2009. The Association was an interest group representing the new Danish steamship companies that arose in the wake of industrialisation. From the outset it was intended that the Association should work to secure the shipping industry the best possible conditions by means of information and the influencing of legislation.

Danish shipping has always been internationally orientated and it has been necessary to obtain special conditions for shipping, which is very different from other industries. By means of close cooperation with changing governments it has been possible to secure the shipping industry favourable tax and duty rules and to ensure manning regulations which are internationally competitive. The article focuses on a number of areas where the DSA has sought influence on developments, and looks at the Association's work to strengthen the position of the shipping industry both nationally and internationally.

Concurrently with the EU acquiring greater influence on shipping legislation the DSA has increased its efforts to influence and cooperate with the decision makers in Bruxelles. The DSA has to a great extent succeeded in ensuring a liberal shipping policy both in Denmark and the EU, and more and more areas of great impor-

tance to the shipping industry are today regulated by international conventions that apply to all countries and which therefore do not distort competition. This applies to environmental questions, manning regulations and training.

The DSA has worked its way up from a small organisation that represented a tiny part of the Danish shipping industry to today when it is one of the most influential interest organisations in Denmark. The DSA has succeeded in creating such favourable conditions that Danish shipping has been in growth over the last 20 years at a time when the shipping industry in other western countries has been on the decline.

It has been particularly successful in creating competitive conditions for Danish shipping in two areas: The establishment of the Danish International Ship's Register in 1989 and the introduction of tonnage tax in 2002. In the last 8-10 years Danish shipping has experienced a marked growth. From a time when members of the DSA merely constituted a fraction of the total Danish shipping the shipowning industry has grown to become Denmark's second largest export industry with annual foreign currency earnings of up to 190 billion Danish crowns, which is 20% of the country's total currency earnings.



Kulturminister Carina Christensen besigtiger museets udstilling med BIG's model af det nye søfartsmuseum. Fra venstre: Museumsdirektør Jørgen Selmer, formand for Maritim Museums Byg ApS Dan Pode Poulsen, kulturminister Carina Christensen, museets bestyrelsesformand Erik Østergaard.

(Foto Lars Johannesen, 2. juni 2009)

Carina Christensen, the Danish Culture Minister, visiting the museum's exhibition with BIG's model of the new Maritime Museum. From the left: Jørgen Selmer, Museum director, Dan Pode Poulsen, chairman of Maritim Museums Byg ApS, Carina Christensen, Culture Minister, Erik Østergaard, chairman of the board of the museum.

(Photo Lars Johannesen, 2nd June 2009)

Danmarks Nye Søfartsmuseum

Udstillinger med kurs mod det store publikum

Et nyt museum er på vej. Et museum om et af Danmarks vigtigste erhverv historisk og aktuelt. Et museum i overraskende arkitektoniske rammer. Et museum, hvor publikum møder fortidens og nutidens søfartserhverv. Et museum, der søger at sætte nye standarder for mødet mellem publikum og museumsgenstanden. Et museum, der skal nå ud til den bredest mulige del af befolkningen. Et museum, hvor søfartserhvervet får et identitetsrum for sig selv og et vindue til verden omkring. Et nationalt museum for dansk civil søfart i globalt perspektiv i fortid, nutid og fremtid.

Projektet realiseres takket være store donationer fra en række betydende fonde, der er gået sammen om at skænke Danmark det nye søfartsmuseum.

Rammer, indhold og design

Museet er tegnet af et af Danmarks internationalt set bedst kendte arkitektfirmaer, BIG Bjarke Ingels Group. De placerer en 7.600 m² bygning under jorden omkransende den gamle tørdok fra Helsingør Skibsværft.

De hollandske udstillingsdesignere Kossmann.dejong står for designet af de nye udstillinger. Kossmann.dejong har gennem de seneste år gjort sig bemærket med udstillinger, der med rig brug af billeder og spændende

scenografi formår at række ud til et nyt, ikke museumsvant publikum.

Udstillingsprojektet repræsenterer den største samlede kulturhistoriske nyere tids udstilling, der opbygges i de kommende år, og det er ambitionen, at den både i søfartshistorisk indhold og formidlingsmæssige greb skal bevæge sig på højt internationalt niveau og dermed matche betydningen af det erhverv, hvis nutid og historiske baggrund den viser.

I modsætning til landbrug og industri har den vigtige historie om dansk civil søfart nemlig ikke en samlet tidssvarende udstilling andetsteds.

Udstillingens undertemaer tager udgangspunkt i nutiden, bevæger sig globalt og på tværs af alle tidsperioder. De pejler sig ind på helt grundlæggende forhold omkring søfart og søfartserhvervene: Hvorfor sejler vi? (varer og mennesketransport) Hvordan finder vi vej? (navigation) Hvordan bygger vi skibe? Hvordan er livet til søs, og hvilke glæder og farer rummer det? Hvad betyder søfarten for landets økonomi og for din og min hverdag?

Basisudstillingerne omfatter i alt ca. 2.500 m², fordelt på ca. 300 løbende meter omkring dokken. Rundgangen byder på stor variation takket være arkitekturen, men bliver yderligere oplevelsesrig og dramatisk ved, at hvert ud-

stillingstema får sin egen udtryksform, æstetik og formidlingsteknik, der hele tiden vil pirre publikums sanser.

I skrivende stund arbejdes der på højtryk på det gamle Handels- og Søfartsmuseum på Kronborg sammen med mange gode kræfter, først og fremmest Danmarks Rederiforening, det nystiftede byggeselskab Maritim Museums Byg ApS samt Kulturarvsstyrelsen, på at projektere den nye museumsbygning og dens indhold og skabe grundlaget for fremtidens drift og aktivitetsfelter. Det er et spændende og udfordrende forløb, der her kan berettes om ud fra de resultater og erkendelser, som vi er nået til i sommeren 2009.

Men det er kun en statusrapport om primært udstillingsarbejdet, der her gives, for museet er midt i en proces, og i de kommende år vil projekt og ideer blive løbende bearbejdet og udviklet i samarbejde med de mange interessenter frem til den forventede åbning i forsommeren 2012.

Forhistorien

Det kan lyde som en banal konstatering, der gælder alle store projekter, men der er noget særligt ved dette museumsprojekt. Medens mange byer verden rundt og her i Danmark profilerer sig på nye museumsbyggerier som ramme om kunstens verden, så er det sjældent, at man opfører et helt nyt museumsbyggeri som ramme for et kulturhistorisk museum, hvis udstillingsmæssige indhold oven i købet helt nytænkes. Et bredt nationalt/landsdækkende kulturhistorisk museum for et af landets vigtigste erhverv. De fleste vil nok finde

det helt naturligt, at en gammel søfartsnation og kulturnation som Danmark bør præsentere denne del af sit erhvervsliv og sin historie på mindst lige så højt niveau, som man præsenterer kunsten, oldtiden, landbruget, industrien og lokalhistorien, for blot at nævne nogle af de områder, der er investeret meget i på det museale felt.

Handels- og Søfartsmuseet har siden grundlæggelsen i 1915 haft til huse på Kronborg Slot. Den fornemme bygning, en del af verdenskulturarven, er imidlertid ikke den ideelle ramme for moderne museumsdrift, og som det vil være mange bekendt, havde man i en længere årrække drøftet en flytning af museet. Debatten kulminerede i 2003, hvor Kulturarvsstyrelsen i en rapport om de landsdækkende museers fremtid slog til lyd for at flytte Handels- og Søfartsmuseet til Esbjerg og lægge det sammen med det derværende Fiskeri- og Søfartsmuseum for at skabe et stærkt samlet maritimt museum.

Den idé faldt mange for brystet. Museets emnefelt og samlinger er landsdækkende og for store deles vedkommende relateret til Hovedstadsområdet, hvor de fleste større rederier også har deres hovedsæde. Der blev derfor, bl.a. med stor hjælp fra Danmarks Rederiforening, gennemført et større udredningsarbejde, der resulterede i en rapport om museets fremtidige profil og en analyse af mulighederne for forskellige placeringer i Hovedstadsregionen. Debatten nåede en positiv afslutning i efteråret 2005, hvor Helsingørs borgmester og museets bestyrelse kunne meddele, at man havde besluttet, at et nyt museum skulle pla-

ceres i Dok 1 fra det tidligere Helsingør Skibsværft, beliggende mellem Kronborg og kommunens kommende biblioteks- og kulturhus "Kulturværftet" i de gamle værftsbygninger.

Valget af placering skabte baggrund for at kunne gå videre med det omfattende arbejde med fundraising, arkitektkonkurrence og nærmere afklaring af det store projekt, der ventede forude.

Det stod klart, at projektet ikke kun drejede sig om flytning til ny bygning, men også om en anden vægtning i museets forskning og formidling, hvor nyere tid og det nutidige søfartserhverv skulle indtage en langt stærkere plads. Kravet var også, at museet skulle indrettes og drives, så det kunne tiltrække ikke blot et langt højere antal besøgende, men også en langt bredere sammensat brugergruppe med vægt på unge.

Museet, søfartshistorien, den originale museumsgenstand og det store publikum

Vi lever i en tid, hvor alle overvældes af en sofistikeret informationsstrøm gennem utallige tv-kanaler og internet lige ind i stuen, i toget og på mobilen – i en tid, hvor mange har råd til at rejse verden rundt, råd til selv at sejle, selv at opsøge de store gamle og nye skibe, der byder sig til for turiststrømmene – en tid, hvor oplevelsestilbuddene for børn og voksne kan fylde meget mere fritid, end den enkelte nogensinde kan mobilisere. Hvorfor så netop bygge et museum, en formidlingsform, hvis første store folkelige gennembrud ligger 125 år tilbage, og som baserer sig på, at folk transporterer sig et andet sted hen, for at få en informa-

tion, der måske endnu bedre opnås hjemme foran skærmen?

Den vigtigste del af svaret ligger i den kommunikationsstyrke, som den originale museumsgenstand rummer. En styrke som forløst på den rigtige måde kan få museumsgenstanden til at gå i samspil med museumsgæsten. På museet møder man de genstande, der ikke bare fortæller historie, men selv er en del af historien. Det er et unikt særkende, som vi skal dyrke.

En anden del af svaret ligger i den positive sociale oplevelse, det kan være med familie eller venner at tage hen til en spændende bygning og sammen opleve en hel anden verden, end den der kan gengives på skærmen hjemme eller opleves i dagligdagen ude i den virkelige verden.

Indholdsmæssigt ligger udfordringen i, på trods af flere generationers museumsformidlende arbejde, at få mindsket afstanden mellem museernes intentioner og budskaber på den ene side og publikums interesser og udbytte af besøget på den anden side. Vi taler ofte forbi hinanden; enten i et for specialiseret fagsprog, en overdreven æstetisering eller i en unødigt "tivolisering".

Seriøs faglighed – det at museet har noget på hjerte – meningsfyldt oplevelse – noget der rører ved vores holdninger og følelser – behov for rekreation og uforpligtende oplevelse: Alt det skal spille sammen på det gode museum.

Nogle museumsgæster har p.g.a. alder eller erhverv en forudsætning for at fortælle og tolke museets indhold over for yngre ledsagere. Men den nærhed til fortiden findes ikke længere på

DANMARKS NYE SØFARTSMUSEUM

– status oktober 2009

Placering og arkitektur

Bygningen er tegnet af BIG Bjarke Ingels Group og bliver på ca. 7.600 m² i bruttoareal, placeret under jorden rundt om Dok 1 fra Helsingør Skibsværft. Adgang til bygningen bliver via broer spændt ud over dok-rummet. Gulvet i udstillingsarealet vil være svagt faldende, så besøgende vil bevæge sig rundt i huset og samtidig gå nedad i en spiral. Huset bliver fuldt tilgængeligt for handicappede.

Udstillinger og aktivitetsfelter

Udstillingerne bliver skabt i et samarbejde mellem museet og det hollandske udstillingsarkitektfirma Kossmann.dejong. Museet vil ud over udstillinger rumme videnscenter, webopkobling, undervisningsfaciliteter, café, værkstedsfaciliteter og administration. Museet skal desuden danne ramme om en mangfoldighed af konferencer, kulturarrangementer, præsentation af de maritime erhverv m.m. i de nye spændende omgivelser, hvor naboskabet til Helsingør Kommunes biblioteks- og kulturhus "Kulturværftet" og til Kronborg også vil blive udnyttet.

Tidsplan

- September 2008 – projektering og forundersøgelser påbegyndt.
- Marts 2010 – det egentlige byggeri igangsættes.
- Årsskiftet 2011/2012 forventes byggeriet færdigt.
- Maj 2012 forventet åbning for publikum.

Økonomi

Anlægsudgifterne er estimeret til 212 mio. kr. hvortil kommer udgifter til indretning af bygningen samt etablering af udstillinger mv.

- Udgifterne finansieres af donationer og støtte fra 11 fonde.
- Basis driftsbudget for det nye museum forventes at ligge o. 23 mio. kr. baseret på statstilskud samt egne indtægter fra entré, arrangementer og udleje til konferencer m.v.

Følgende fonde har givet tilsagn om midler til gennemførelse af projektet:

- A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal
- Arbejdsmarkedets Feriefond
- Augustinus Fonden
- Aage og Johanne Louis-Hansens Fond
- Dampskibsselskabet Orient's Fond
- Den Danske Maritime Fond
- JL-Fondet
- Oticon Fonden
- TK Foundation
- TORM's Understøttelsesfond
- ØK's Almennyttige Fond

Organisation for byggeri og udstilling

Donationerne fra fondene ydes til Maritim Museums Fond, der har etableret selskabet Maritim Museums Byg ApS til gennemførelse af byggeri og udstillinger. Valg af entreprenører foretages fra efteråret 2009.

■ **Maritim Museums Fond**

Formand: Mette Christensen, vicepræsident,
Sø- og Handelsretten

Jens Bjergmose, direktør, TORM's Understøttelsesfond

Jens Fehrn-Christensen, finansdirektør,
tidl. Dampskibsselskabet Norden A/S

Carsten U. Larsen, direktør, Folketinget

Dan Pode Poulsen, økonomidirektør, Danmarks Rederiforening

Lars Ole Hansen, direktør, tidl. Universitets- og Byggestyrelsen

■ **Maritim Museums Byg ApS**

Formand: Dan Pode Poulsen, økonomidirektør,
Danmarks Rederiforening.

Lars Ole Hansen, direktør, tidl. Universitets- og Byggestyrelsen

Arnt Ottendahl, arkitekt, Ottendahls Tegnestue

Jacob Salvig, museumsdirektør, Naturama,
Svendborg

■ **Bygherrerådgiver**

Alectia A/S (tidligere Maersk Construction A/S)

■ **Arkitekt**

BIG Bjarke Ingels Group

■ **Rådgivende ingeniør**

Rambøll Danmark

Museet

Det nuværende Handels- og Søfartsmuseum er etableret i 1915, og har til huse på Kronborg Slot. Museet fraflytter denne placering ved flytning til det nye søfartsmuseum. Kronborg Slot planlægger at anvende de ledige arealer til bl.a. kultur og konferencefaciliteter.

■ Museet er en selvejende institution. Et statsanerkendt landsdækkende specialmuseum for den civile danske søfart fra middelalder til nutid i såvel nationalt som internationalt perspektiv.

■ Museet får hovedparten af driftsindtægterne via midler fra finansloven i henhold til museumslovens § 16.

■ **Protector**

H.M. Dronning Margrethe

■ **Bestyrelse**

Direktør i Dansk Transport og Logistik,
Erik Østergaard (formand)

Skibsreder Bjørn Clausen, Corral Line A/S

Festivalchef for Golden Days, Ulla Tofte

Direktør i Mensch A/S, Frederik Preisler

Advokat Ole Bang

Direktør for Nationalmuseet, Per Kristian Madsen

■ **Museumsdirektør**

Jørgen Selmer

THE NEW DANISH MARITIME MUSEUM

– status October 2009

Site and architecture

The building was designed by BIG Bjarke Ingels Group and will have a total area of 7,600 m². It will be placed underground surrounding Dock 1 of the old Elsinore Shipyard. Access to the building will be from bridges suspended above the dock space. The floor in the exhibition area will be of a slightly downward slope so that visitors moving around in the house at the same time descend in a spiral. The house will be fully accessible for disabled people.

Exhibitions and fields of activity

The exhibitions will be created by a team consisting of the museum staff and the Dutch exhibition architects Kossmann.dejong. Apart from exhibitions, the museum will have a knowledge centre, web access, teaching facilities, café, workshop facilities and administration. The museum is also to accommodate a multiplicity of conferences, cultural events, presentations of the maritime trade etc. in the new and exciting environment. The proximity to Elsinore's new library and cultural centre "The Culture Yard" and Kronborg Castle will also form part of the attraction.

Time schedule

- September 2008 – planning and preliminary surveys initiated
- March 2010 – construction to begin
- New Year 2011/12 – construction expected to be completed
- May 2012 – expected opening for the public

Financing

Construction costs are estimated at DKK 212 million. In addition there will be expense for interior decoration and to establish exhibitions.

- The expenses are financed through donations and support from 11 foundations.
- The basic operating budget for the new museum is expected to be about DKK 23 million based on government grants and own income from admission fees, events and renting to conferences.

The following foundations have agreed to provide financial support in implementing the project:

- A.P. Møller and Chastine Mc-Kinney Møller Foundation
- Arbejdsmarkedets Feriefond (Labour Market Holiday Fund)
- Augustinus Foundation
- Aage and Johanne Louis-Hansen's Trust
- Dampskibsselskabet Orient's Foundation
- The Danish Maritime Fund
- JL-Foundation
- Oticon Foundation
- TK Foundation
- TORM's Understøttelsesfond (Employee Pension Fund)
- The EAC Foundation

Organisation for construction and exhibition

Donations from the foundations will be given to the Maritime Museum Foundation, which has es-

tablished the Maritim Museums Byg ApS company to implement construction and exhibitions. Contractors will be selected from the autumn of 2009.

■ **Maritime Museum Foundation**

Chairman: Mette Christensen, Deputy President, Copenhagen Maritime and Commercial Court

Jens Bjergmose, Vice President, TORM's Understøttelsesfond (Employee Pension Fund)

Jens Fehrn-Christensen, Finance Manager, formerly dampskibsselskabet Norden A/S
Carsten U. Larsen, Director, Folketinget (Parliament)

Dan Pode Poulsen, Financial Director, Danish Shipowners' Association

Lars Ole Hansen, Manager, formerly Danish University and Property Agency

■ **Maritim Museums Byg ApS**

Chairman: Dan Pode Poulsen, Financial Director, Danish Shipowners' Association

Lars Ole Hansen, Manager, formerly Danish University and Property Agency

Arnt Ottendahl, Architect, Ottendahl Architects
Jacob Salvig, Museum Manager, Naturama, Svendborg

■ **Owner's consultant**

Alectia A/S (formerly Maersk Construction A/S)

■ **Architect**

BIG Bjarke Ingels Group

■ **Consulting engineers:**

Rambøll Danmark

The museum

The current Danish Maritime Museum was established in 1915 and is located at Kronborg Castle in Elsinore. The museum will be leaving these premises when it moves to the new Danish Maritime Museum. Kronborg Castle plans to use the vacated areas for cultural and conference facilities.

■ The museum is a self-governing institution. It is an approved, national special museum for Danish civilian maritime trade in a national and international perspective from the Middle Ages to the present time.

■ The museum receives the main part of its operating income from allocations in the Budget pursuant to Section 16 of the Danish Museum Act.

■ **Protector**

H.M. Queen Margrethe

■ **Board of directors**

Director for Dansk Transport og Logistik, Erik Østergaard (chairman)

Shipowner Bjørn Clausen, Corral Line A/S
Head of Secretariat for Golden Days Festival, Ulla Tofte

Director in Mensch A/S, Frederik Preisler
Lawyer Ole Bang

Director General for Nationalmuseet, Per Kristian Madsen

■ **Museum Director**

Jørgen Selmer

samme måde som i tidligere generationer, hvor næste alle familier kunne henvise til en far og en bedstefar, der havde været til søs som ung. Når det drejer sig om den civile søfart og især nyere tids og nutidens søfart, kan den synes meget fjern og uden særlig interesse for vores hverdagsliv, når den da ikke lige kommer til os som chokerende “underholdning” f.eks. i beretninger om pirater i Adenbugten.

Talrige meldinger fra museer i ind- og udland viser, at de fleste såkaldt almindelige museumsgæster ikke primært kommer for at indhente dybtgående viden, men for at få en oplevelse, gerne i selskab med familie og venner. Kort sagt de bruger museet som en berigende, uforpligtende og rekreativ oplevelse. Den nyeste tendens inden for museerne er derfor nu, i langt højere grad end tidligere, at satse på museet som et fascinationsrum, hvor besøget i høj grad sker på den enkelte brugers egne præmisser og med mulighed for at opleve på egen måde og ud fra egne forudsætninger. Et behov som moderne udstillingsteknologi i høj grad kan understøtte. Den dybere formidling af viden og af de store sammenhænge ligger i omvisningen, foredraget, særarrangementet, skole- og uddannelsesforløbet, i bøgerne og på internettet. Herved opnår man, at museet som læringssted også virker tiltrækkende på det store flertal, der blot søger en i første omgang uforpligtende oplevelse og berigelse. Man får chancen for, at museet i det uforpligtende besøg får vakt en interesse for mere viden, som den enkelte så kan opsøge enten i dybere informationslag under museumsbesøget, eller hjemme ved computeren og bogreolen.

Med dette tankesæt kan museet få pillet noget af det distancerende af museets facade og i ordets bedste forstand blive mere folkeligt i sit udtryk uden at slække på den historisk faglige kvalitet.

For nogen vil denne efterspørgsel efter mere viden føre til museets videnscenter med bibliotek, billed- og kortarkiv, og til det aktivitetsfelt omkring museet, der med kontakter til erhvervslivet og med skoletjenesten som vigtigste enkeltelementer skal bygges op.

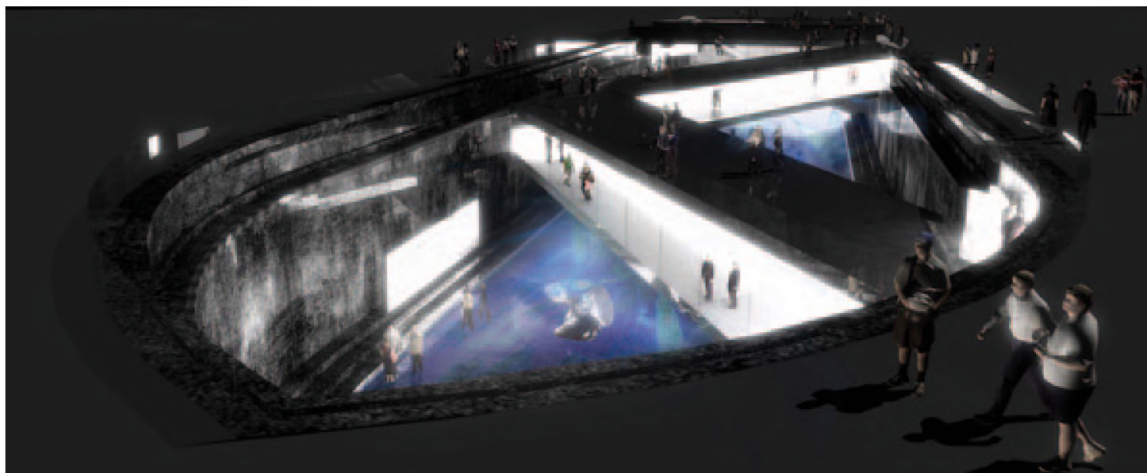
I disse dybere lag af museets formidling ligger samtidig muligheden for at leve op til en anden af tidens trends, nemlig behovet for fordybelse og for “langsomhed”, at opleve i eget tempo. Tendenser, der ses som modvægt til dagligdagens hurtige og overfladiske informationsstrøm og hektiske tempo.

Handels- og Søfartsmuseets samlinger og hele emnefelt er yderst velegnede til at leve op til disse tanker.

Vel vidende, at vi ikke kan få alle til at besøge museet, så er det ambitionen, at det nye museum skal bidrage aktivt til at udbrede kendskabet til den civile søfart og dens betydning bredt i befolkningen og hos tilrejsende turister, samt være med til at skabe et image af en spændende verden, hvor det er attraktivt at søge ind som uddannelsessøgende eller jobsøgende.

Det ligger således helt naturligt, at museet som et landsdækkende specialmuseum for søfart skal henvende sig til et bredt felt af målgrupper:

Det drejer sig om det “almindelige” museumsbesøg, hvor vægten skal ligge på:



Det nye søfartsmuseum set fra vest mod øst. Selve museet er skjult under jorden, men alligevel meget synligt og indbydende, da det omkranser en gammel tørdok, hvorover der er spændt broer, der giver adgang til museet og kig ned i dokken, der bl.a. tænkes at rumme skiftende udendørs udstillinger.

(Tegning BIG, 2007)

The new museum seen from west to east. The museum itself is hidden under the ground, but it is still very visible and inviting as it encircles an old dry dock over which bridges have been suspended giving access to the museum and a look down into the dock. Among other things this will house changing outdoor temporary exhibitions.

(Drawing, BIG 2007)

- Lokale enkeltbesøgende og gruppebesøgende fra København, Nordsjælland og Sydsverige.
- Familier med børn, der har valgt Nordsjælland som udflugtsmål eller feriested
- Turister, danske og udenlandske, primært "city breaks" med udgangspunkt i København.
- Kvalitetsturister, der søger hovedstadsregionens mest eksklusive oplevelser.
- Krydstogtturister fra København, i fremtiden måske også fra Helsingør.

Hertil kommer erhvervsliv og organisationer:

- De maritime erhverv og organisationer.

- Øvrige erhvervsliv og den offentlige sektor.

En særlig satsning rettes mod uddannelsessøgende inden for:

- Maritime uddannelser.
- Folkeskole, erhvervsuddannelser og gymnasiale uddannelser.

Kort sagt, museet skal være inkluderende i sit udtryk og ikke lade nogen brugergruppe ude. Det mål er ikke nemt at nå. For at opnå det har museet og Maritim Museums Byg fundet frem til det hollandske udstillingsarkitektfirma, Kossmann.dejong, der bl.a. arbejder med udstillinger med flere oplevelseslag.

Udstillinger med flere oplevelseslag

For at opfylde de mange krav om tilgængelighed arbejder museet med at udvikle et udstillingskoncept, hvor de forskellige lag involverer publikum på forskellig vis. Et koncept, der fungerer som en samlet fysisk og virtuel helhed, men hvor hvert lag kan opleves for sig, og hvor det er op til brugeren, hvor meget han eller hun vil opleve og i hvilken rækkefølge.

Skal man nå det store brede publikum, må man fange folk, der hvor de er i deres forestillinger og følelser i forhold til det maritime. Ud fra det skal vi få vakt nysgerrigheden til at vide mere. Resultatet må gerne blive, at museet er med til at få bibragt flest mulige en forståelse og vedvarende interesse for det maritime Danmark.

I udstillingsplanlægningen arbejder vi derfor på at ramme følelserne med en gennemgribende og mættet brug af billeder, film, scenografi, lys, lyd og duft, der uden ord, sammen med de originale museumsgenstande, får fortalt besøgende fra hele verden og i alle aldersklasser, at den danske søfart nu, over hele kloden og til alle tider har været af afgørende betydning for alle i samfundet.

Nysgerrigheden vækkes bl.a. med en lang række interaktive installationer, der inviterer til selv at gøre, selv at prøve, selv at undres og selv at lykkes med at prøve kræfter med naturen, navigationen, skibskonstruktionen, lasten og logistikken.

Lysten til at vide mere kommer ved mødet med den store maritime verdens historie og nu-tid fortalt gennem den lille historie: Den nære personlige fortælling, gengivet fra nulevende personer eller gennem fund i arkiverne og vi-

derebragt med de originale genstande, billeder, breve, film og lydoptagelser i udstillingerne, og i udstillingens personlige digitale informationssystem, der er knyttet til entrébilletten.

Følelser, nysgerrighed, videbegærlighed og fortsat engagement kan tilfredsstilles i dybden i udstillingens webbaserede del på museets hjemmeside, hvor yderligere historier, billeder og samlede redegørelser, sammen med links til hele den maritime verden udgør en næsten uudtømmelig skattekasse.

I museets videnscenter med arkiv og bibliotek skal personalet stå parat med yderligere hjælp og vejledning, ligesom der skal være mulighed for bestilling af undervisningsforløb, rundvisninger og arrangementer.

Historierne – temaer og kronologi

Udstillingsplanlægning er en lang proces, der skal foregå i dialog mellem de forskellige hensyn og fagligheder man vil tilgodese. Ovenstående er beskrevet nogle af de grundlæggende tanker om publikumsgrupper og formidlingsgreb, men inden vi uddyber dette, skal disse tanker ses i forhold til de historier, vi vil fortælle.

Ligesom udstillingsgrebene er historierne på nuværende tidspunkt ikke endeligt fastlagt og defineret, men vi vil gå til dem på en måde, så valget af historier styrker de overordnede mål vi har for publikums oplevelse, og så valget af udstillingsformer styrker oplevelsen af de historier, vi vil fortælle.

Hovedhistorier

Som det nationale søfartsmuseum skal museet rumme hele den civile søfartshistorie fra

middelalder til nutid. Vi har imidlertid i udstillingssammenhæng valgt i første omgang at slå ned på en række overordnede temaer, der har arbejdstitlerne: "Længslen mod søen"; "Sømandsliv"; "Varer"; "Navigation"; "I krigens skygge"; "Den sidste rejse"; "Skibsbygning".

Tilsammen lukker de op for en række af de væsentligste spørgsmål, følelser og myter, som de enkelte brugere bringer med sig ind i museet. D.v.s. udstillingerne tager udgangspunkt i brugerne og deres forudsætninger, og sammen kigger vi ind i søfartshistorien, der, som tidlige nævnt, via flere formidlingslag gøres tilgængelig for folk med mange forskellige forudsætninger.

Temaerne er ikke kronologisk opbygget, men alle har det til fælles, at de bringer nedslag fra den lange historie og især bruger elementer fra den nyere historie og nutid. På denne måde signaleres, at udgangspunktet for ethvert emne er os selv og verden i dag. Via historiefortællingen forklarer og perspektiverer museet dagens maritime verden.

Ved ikke at fortælle hele søfartshistorien i udstillingerne, men kun udvalgte dele med forskellig tyngde, opnår vi en friskhed og stringens i de historier, der fortælles. Vi bliver ikke, som andre nationale museer, tyngt af at skulle have det hele med, med risiko for hurtigt at miste fokus og trætte museets brugere.

Vi arbejder altså med et udvalg af temaer og ikke en samlet kronologisk fremstilling. Imidlertid er kronologien en vigtig orienteringsfaktor for mange besøgende. Den samlede søfartshistories kronologi vil derfor blive rygrad i de dybere formidlingslag, især på hjemmesiden,



Gammel udstillingssal på Kronborg Slot med et udvalg af museets omfattende modelskibssamling.

(Foto Benjamin Asmussen, 2008)

Old exhibition room at Kronborg Castle with a selection of the museum's extensive model ship collection.

(Photo Benjamin Asmussen 2008)

ligesom vi arbejder med ideer til en søfartshistorisk "tidstavle", der i helhed og i udsnit kan gå igen flere steder under folks færden gennem huset.

Historiefortælling og udstillingsafsnit

I det følgende gives et bud på en rundgang i de nye basisudstillinger med forbehold for de ændringer, der vil komme, når udstillingsprojektet bliver yderligere gennemarbejdet.

Introduktion: Længslen mod søen

Efter ankomsten til museet gennemgår gæsten et "overgangsritual" som indledning på udstillingsbesøget: Først passerer man gennem en tågeport, igennem hvilken man lige akkurat kan ane billeder bevæge sig gennem tågen. På den

anden side af porten lyser fyrtårne væggene op med smukke billeder fra søfartshistorien, billeder sat sammen til at fortælle historier uden ord. Den stemningsfulde indgang gør det klart, at man nu forlader sit hverdagsliv og træder ind i søfartshistoriens underfulde univers.

Sømandsliv

Temaet handler om livet til søs og på land. Det er mennesket – sømanden – der er i fokus. Her fortælles både om de forestillinger om sømandslivet, som kommer til udtryk gennem film, musik, litteratur og mode, og om hvordan livet om bord faktisk tager sig ud med den stadige vekslen mellem vagt og frivagt, om storm og stille, kammeratskab og hierarki.

Sømanden har også et liv på land, og i udstillingen skildres livet i havn og forholdet til hjem og familie, om savn og hjemve og de udfordringer, de søfarendes familier har.

Varer

I temaet "Varer" anskues de sidste 600 års søfart ud fra de laster, skibene sejlede med. Fra luksusvarer fra Kina i 1700-tallet til masseproducerede varer i containere i vor tid.

Hele verden i din indkøbskurv

Temaet handler om globalisering, og hvilken betydning søfart har for vores dagligdag. Udstillingen tager udgangspunkt i noget, folk kan forholde sig til: Det daglige forbrug af tøj, elektronik, fødevarer mm. Ved at fortælle hvor varerne kommer fra, hvordan de er produceret, måske med enkeltdele fra flere dele af verden,

og hvordan de kommer ud til forbrugeren, er udstillingen tænkt som en "eye-opener" for, hvor stor betydning dansk søfart har for vores dagligdag.

Containersystemet

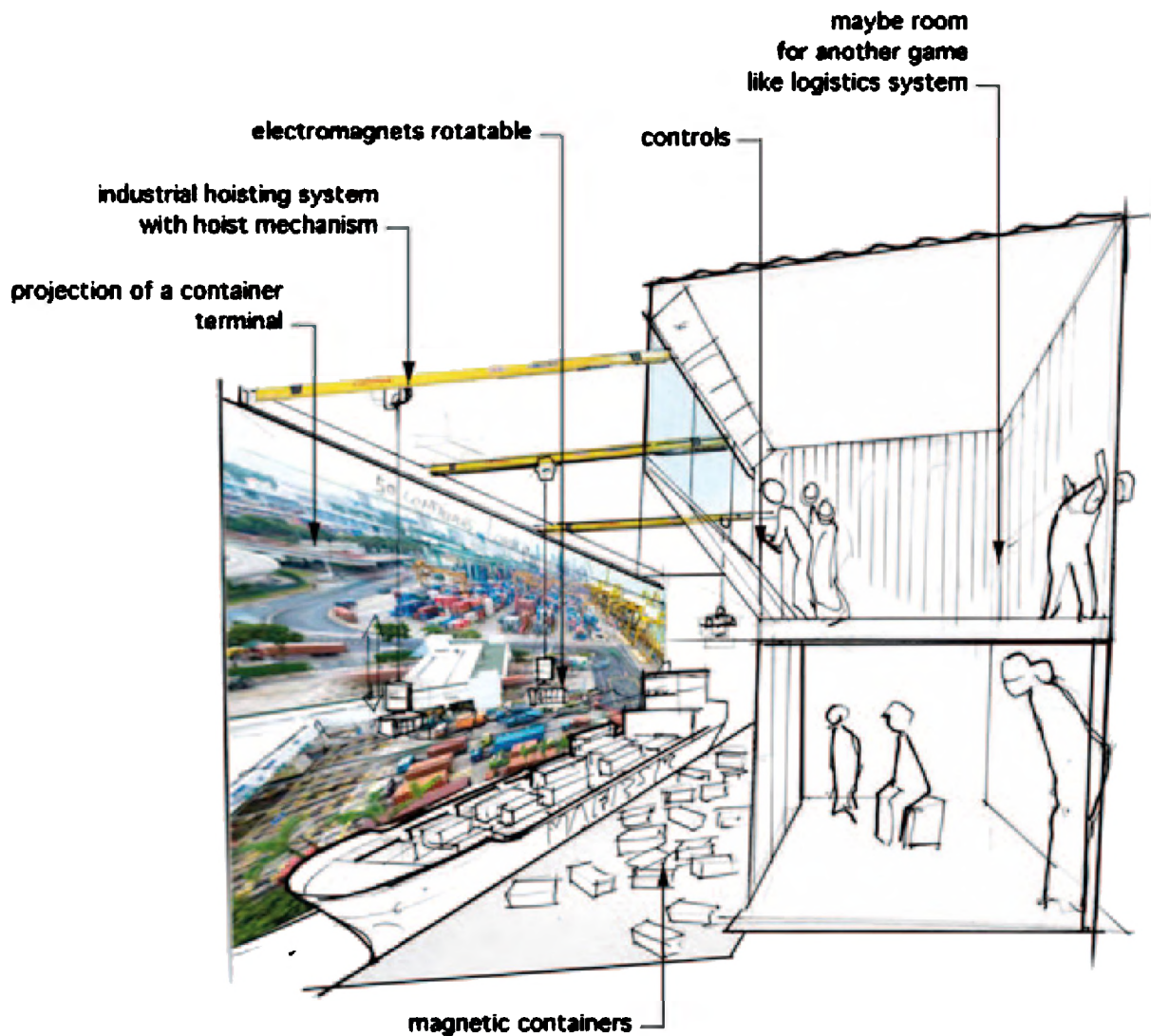
Containeren revolutionerede søfarten og verdenshandelen. Takket være det meget effektive system, der reducerede havnetiden til en brøkdel, faldt transportomkostningerne drastisk, og nye verdensmarkeder åbnede sig. Udstillingen viser, hvordan containersystemet fungerer, og giver publikum mulighed for selv at laste et skib med containere.

Rejsen til Kina

Rejsen til Kina handler om de luksusvarer, der allerede fra 1600-tallet blev transporteret fra Østen til Danmark. Produkter som silke, te og krydderier var så eftertragtede, at det kunne betale sig at sende skibe halvvejs rundt om Jorden for at hente dem. I udstillingen vises bl.a. museets meget værdifulde samling af genstande fra Kinahandlen i 1700-tallet.

Slaveriet

Den uhyggeligste last, der endnu er blevet transporteret af danske skibe, må være tilfangetagne mennesker, gjort til slaver med ud-sigt til et kort og hårdt liv i arbejde på danske sukkerplantager. I 16-1700-tallet blev op mod 90.000 mennesker fragtet fra de danske slaveforter på Guldkysten og til De Vestindiske Øer. I dette tema forsøger vi at sætte navn og ansigt på enkelte af disse mennesker og give et indblik i de forhold, de blev transporteret under.



Idéskitse til modelopstilling med containerterminal, hvor publikum selv kan styre containerkranen.

(Foto Kossmann.dejong, 2009)

Outline for the placement of models with a container terminal where the public can steer the container crane themselves.

(Photo Kossmann.dejong, 2009)

Massegoods

Her fortælles om den type varer, der kaldes massegoods eller bulk, dvs. tømmer, korn, kul etc. og deres transport på skibe lige fra middelalderens kogge til vor tids gigantiske olietankere. Udstillingen viser hvordan verden langsomt er blevet afhængig af de store skibes transport, lige fra flådeforsyninger under Napoleonskrigene til olietankernes betydning for verdensøkonomien.

Navigation

Hvor er jeg? Hvor skal jeg styre hen? I dette afsnit af udstillingen stilles de besøgende over for de samme udfordringer, som sømænd gennem tiderne har skullet løse. Fra navigation med lod og kompas, over sekstanter og kronometre til nutidens radarer og GPS. Afsnittet giver ved hjælp af omfattende lyd- og lyskulisser publikum en fornemmelse af havets skiftende stemninger, fra rasen til stille. Målet er en omfavnende følelse af elementer og myter, men aldrig løsrevet fra navigationens rationelle håndværk. Afsnittet afsluttes af en omfattende montreopbygning, der præsenterer museets store og fornemme samling af navigationsinstrumenter.

I krigens skygge

De to verdenskrige spillede, også for den almindelige sømands perspektiv, en stor rolle. Frygten for at blive angrebet af ubåde, skibe eller fly var, sammen med angsten for at støde på en mine, et definerende vilkår for sømænd fra 1914-18 og igen fra 1939-1945, hvor mange var uden kontakt med hjemmet i op til 6 år.

I dette afsnit formidles denne frygt med genstande, breve og billeder, der viser, hvordan navngivne søfolk klarede eller ikke klarede sig igennem de voldsomme begivenheder. Udstillingen søger stemningsfuldt og overraskende at videregive følelsen af frygt gennem angreb og våben, lys og skygge.

Den sidste rejse

Skibe er genstande, men til dem er knyttet en lang række følelser, der ikke er mange andre genstande forundt. Biler og busser har sjældent navne, men skibes liv og endeligt bliver ofte menneskeliggjort. Skibe ender deres liv som skrot på strande i Indien, som vrage på havets bund og som opfyldning i havneanlæg. Skibsførlis er søfartens skæbnesvangre følgesvend. I dette afsnit befinder vi os under vandet blandt vrage og menneskeskæbner, men også nutidens systematiske ophugninger og genbrug tages op.

Skibsbygning

Temaet handler om skibe. Hvordan fungerer de, og hvordan bygges de? Udstillingen giver gennem en række hands-on aktiviteter publikum mulighed for at forstå fysikken bag et skib. Derudover fortæller udstillingen historien om dansk skibsbyggeri, som, da det var på sit højeste, var blandt de førende i verden.

Udstillingen handler både om teknologien og de mennesker, der bygger skibene. Her vises bl.a. eksempler fra Helsingør Skibsværft, hvor museet er beliggende og fra andre af landets skibsværfter med vægt på nyeste tid og nutid. Udstillingen består udelukkende af originale genstande, hvoraf museet råder over en

stor samling, der skal udbygges med nutidigt materiale.

Skibsvæggen

Søfartsmuseet rummer en af verdens fineste samlinger af skibsmodeller. En del af disse udstilles i tema- og særudstillinger, men mange er der ikke plads til. De smukkeste modeller bliver i stedet vist i "skatkammeret", i form af en kæmpe glasvæg, der indgår som et led i bygningens arkitektur, og er fyldt med modeller fra de ældste tider til helt nye skibe. Her vil det samtidig være muligt at få kortfattet information om hver model og dens forbillede på digital vis.

Globen

Efter rundgangen i basisudstillingerne præsenteres publikum for det afsluttende store interaktive element, nemlig dansk søfart over hele verden. På væggen ved udgangstrappen placeres en stor halvkugle. Herpå projiceres et verdenskort med positionerne for alle danske skibe i real-time. Via en form for trackball kan publikum selv "dreje" globen rundt og på den måde se hele jorden. Globen kan også bruges til at vise sejlruter, opdagelsesrejser, resultater af global opvarmning og meget mere og vil samtidig være et stærkt værktøj for omvisere i udstillingen.

Skibsvæggen og Globen giver på hver deres måde samlede billeder af dansk søfart i to meget forskellige spektakulære visuelle udtryk. De er også umiddelbart synlige, når man kommer ind i museet, og bliver således både det første og det sidste, man oplever på det nye søfartsmuseum.

Fascinere og involvere

For at alle skal få lyst til at opleve søfartshistorien og blive i stand til, på egne præmisser, at forstå den og gå i dialog med den, er der som nævnt valgt et udstillingskoncept, der bygger på flere lag, der fungerer i sammenhæng, men også kan bruges hver for sig:

- Fysiske udstillinger
- Involverende udstillingselementer
- Omvisninger og personlig guidning
- Personligt digitalt informationssystem der er knyttet til entrébillet
- Udstillingen på hjemmesiden
- Videnscenter med personlig betjening

Fysiske udstillinger

De fysiske udstillinger har til formål at fascinere, vække nysgerrighed, underholde, oplyse og stille spørgsmål. De udgør det første, let tilgængelige lag, appellerende til alle. De enkelte udstillingsafsnit, der tilsammen danner temaer, bygges i videst muligt omfang på personlige historier, ligesom de udstillede genstande og billeder i videst muligt omfang knyttes til konkrete personer. Derved lettes brugerens identifikationsmulighed med fortællingen. Udstillingerne sætter det unikke og originale museumsmateriale (genstande, billeder, film og lydoptagelser) ind i en scenografi, der helt umiddelbart rammer vores følelser og lukker op for vores lyst til at dykke ned i de næste lag af oplevelsen, der er placeret rundt i udstillingerne.

Involverende udstillingselementer

En serie aktiviteter tilbyder brugeren selv at afprøve enkle arbejdsprocesser f.eks. omkring

skibsbygning og varehåndtering. En anden serie elektroniske interaktive aktiviteter tilbyder brugeren at sætte sig i skibskonstruktørens, navigatørens eller f.eks. vareimportørens rolle og gennemspille diverse scenarier alene eller sammen med andre. Det forventes, at disse aktiviteter ikke mindst vil tiltrække børn og unge, selv om de designes, så alle kan bruge dem.

Omvisninger og personlig guidning

Museet vil satse på et korps af omvisere og guider, der kan tilfredsstille det store behov for personlig mundtlig fortælling i udstillingerne. Et behov, der kun i et vist omfang tilfredsstilles af de interaktive elementer i udstillingen. Omvisere og guider kan bestå i en kombination af brugerbetalte fagfolk og et korps af frivillige museumsværter.

Personligt digitalt informationssystem

– tekster og hjemmeside

De nye udstillinger vil, i modsætning til de fleste nuværende museumsudstillinger, ikke være præget af store mængder plancher og tekst, der kan tynde den besøgende med dårlig samvittighed over ikke at læse det hele. De enkelte museumsgenstande vil hver kun have en ganske kort tekst, medens resten af informationen skal findes andetsteds, nemlig i museets digitale informationssystem.

Systemet fungerer ved hjælp af en individuel elektronisk billet, som gæsten kan anvende til at markere genstande og sammenhænge, som der ønskes mere viden om. Til at tilgå denne information findes en række muligheder.

For det første kan man i museets hvileområder læse mere om udvalgte emner på en indbygget skærm. I caféen kan informationssystemet være indbygget i bordene, så når man sidder og nyder sin kaffe, kan man læse mere om særligt interessante punkter i søfartshistorien. Endelig vil der være mulighed for at finde informationen på ens personlige afsnit af museets hjemmeside, hvor historier fra museumsbesøgets højdepunkter kan nydes i ro og mag. På hjemmesiden findes endvidere de grundigste vinklinger og synteser inden for museets temaer, og her kan også findes en koncentreret udgave af Danmarks samlede søfartshistorie. I fremtiden kan systemet let udbygges til også at omfatte en håndholdt enhed, når et tilpas teknologisk niveau er nået og økonomien tillader det.

De historiske fortællinger skal leve op til højeste videnskabelige standard og bearbejdes sprogligt til en fængende og let tilgængelig stil.

Videnscenter – personlig betjening

Det dybeste lag består af de fysiske bøger, billeder og arkivalier, som efterhånden i større og større mængder bliver digitaliseret.

Endelig tilbyder museets videnscenter og dets personale at besvare spørgsmål og yde hjælp til at finde litteratur, billeder og arkivalier m.m. for forskere og andre specifikt interesserede.

Udstillingerne – arrangementer for erhvervsliv og organisationer

Museet skal kunne tilbyde en mangfoldighed af arrangementer for erhvervslivet, private og offentlige organisationer. Det er der i bygnin-

Idéskitse til indretning af rum om navigationens historie. Rummet tænkes iscenesat ved hjælp af levende billeder projiceret på vægge og gulv. I rummet placeres skiftende tiders navigationsinstrumenter, som publikum selv kan afprøve. Således rustet kan man gå videre til næste rum, hvor museets fornemme samling af originale navigationsinstrumenter vil være udstillet.

(Foto Kossmann.dejong, 2009)

Outline of the lay-out of the room containing the history of navigation. The idea is for the room to be staged by means of films projected on to the walls and floor. Navigational instruments from different ages for the public to try out will be placed in the room. Thus prepared visitors can then proceed to the next room, where the museum's distinguished collection of original navigational instruments will be exhibited.

(Photo Kossmann.dejong, 2009)



gen taget højde for med indretning af spændende og utraditionelle konferencelokaler i henholdsvis rummet i broen over dokken og i et stort rum ved dokstævnen, samt cafeen. Imidlertid vil selve udstillingsområdet også være et stort aktiv. Her kan rummene under de øvrige broer over dokken bruges til større udstillings- og receptionsformål, ligesom det er planen at tilbyde erhvervslivet særarrangementer i udstillingerne.

Udstillingskonceptet med det tilknyttede "showcontrolling system", der styrer alle husets mange projektioner på bl.a. væggene, muliggør at "skifte film" f.eks. i udstillingen "Navigation" og således lade den aktuelle kundes ønsker til

billederne på væggene blive en del af arrangementet, ligesom særlige genstande og billeder kan tages frem til det konkrete arrangement kombineret med medvirken af museets personale til f.eks. velkomstintroduktioner og foredrag. Det er endvidere tanken at udnytte museets interaktive installationer og undervisningsprogrammer til teambuildingarrangementer eller ledsageprogram for erhvervskonferencer mv.

Den unikke arkitektur, de spændende interaktive udstillinger og muligheden for fleksibilitet og skræddersyede arrangementer med søfartshistorisk vinkling vil være museets bedste konkurrenceparameter på konferencemarkedet.

Udstillingerne og undervisningsinstitutionerne

I princippet indrettes alle afsnit i basisudstillingerne i videst muligt omfang fysisk og informationsmæssigt, så de egner sig til at indgå i undervisningsforløb.

Til tre af temaudstillingerne, "Varer", "Navigation" og "Skibsbygning", forberedes skoletjenesteforløb til museets åbning. Forløbene vil alle indeholde dialogbaseret undervisning i museets skolestue, brug af interaktive læringsinstallationer og præsentation af originale genstande i udstillingen. Enkelte af forløbene kan involvere rollespil og udklædning og evt. forme sig som spil, der giver indsigt i den økonomiske sammenhæng i verden. Et muligt fjerde forløb handler mere generelt om dansk søfartshistorie og er ikke forankret i temaer.

De maritime uddannelser

En væsentlig målgruppe for det nye søfartsmuseum er elever på de maritime uddannelser, og der er gjort et forberedende arbejde med henblik på at få kortlagt, hvilke muligheder det nye søfartsmuseum har for at tilbyde undervisning til disse. Det er hensigten, at det nye søfartsmuseum skal være med til at give de kommende medarbejdere i de maritime virksomheder en styrket faglig identitet og bevidsthed om deres fags historiske og samfundsmæssige betydning.

Eleverne på de maritime uddannelser er meget praksisorienterede, og der er i uddannelserne ikke lagt større vægt på en indføring i den danske søfarts historie. På det nye søfartsmuseum tilbydes introduktionsforløb for ny-

startede elever, hvor de kan få en forståelse af, hvilke traditioner deres fag bygger på, og hvilken betydning søfarten har for vores samfund både i et historisk og et nutidigt perspektiv. De maritime uddannelser er meget forskellige, og det er eleverne også. Derfor bliver forløbene skræddersyet til de forskellige uddannelser, hvor søfarten bliver set ud fra det enkelte fags perspektiv lige fra skibsbyggerlærlingen til shippingeleven.

Skoler og gymnasier

En vigtig målgruppe er skoler og gymnasier, hvor undervisningen i dag er opdelt efter tydelige faglige krav. Derfor indrettes et specialdesignet undervisningslokale, og de nye udstillinger indrettes, så de passer ind i de faglige krav, så forløbene direkte kan anvendes af lærerne i undervisningen bl.a. i fag som historie, natur og teknik, samfundsfag m.fl. Desuden vil klassernes besøg i en interaktiv og stemningsfuld udstilling fungere som indirekte reklame, da eleverne vil påvirke deres familie til at komme igen og se alle de spændende udstillinger, der ikke kunne nås i det koncentrerede skoletjenesteforløb. Det valgte udstillingskoncept gør museet attraktivt også for elever, hvis styrker ligger på det praktiske og ikke på det sproglige og boglige område. Udstillingskonceptet lever hermed op til et af tidens nye krav på uddannelsesområdet.

Særudstillingsprofiler

Museet budgetterer med en markant særudstillingsprofil med 1-2 større særudstillinger om året samt mindre temaudstillinger. Udstil-

lignerne placeres i broerne og undertiden integreret i andre dele af huset og består af:

- Eksternt producerede særudstillinger og aktiviteter, f.eks. præsentation af uddannelsesmuligheder, udstillinger fra enkeltvirksomheder inden for de maritime erhverv f.eks. om nye teknologiske muligheder, andre maritime museers særudstillinger m.m.
- Museets egenproduktioner, bl.a. særudstillinger der relaterer sig til emner, der er oppe i tiden og gives en historisk perspektivering. Et af de første særudstillingstemaer forventes at blive pirateri, og indsamling af genstande og viden til dette er allerede i fuld gang. Af øvrige temaer arbejdes med miljøpåvirkninger, kolonihistorie, færgefart m.fl.

Udstillinger – bygninger – omgivelser

Museet kommer sammen med naboerne, renessanceslottet Kronborg og "Kulturværftet", Helsingør Kommunes nye biblioteks- og teaterhus, til at ligge i et nyt kulturelt kraftfelt, der forbinder det lokale, det nationale og det internationale, der forbinder fortid og nutid – akkurat som museet skal gøre det.

Placeringen ved havnen imellem Kronborg og Helsingør Kommunes kommende Kulturværft, der huser koncertsale, bibliotek og værftsmuseum er unik. I nærområdet findes endvidere Øresundsakvariet og Teknisk Museum foruden Helsingør Kommunes Museer.

Et væsentligt aktiv for museet og dets udstillinger bliver den unikke arkitektur som skabes med udgangspunkt i den gamle tørdok fra 1953, der tidligere udgjorde en væsentlig del af Helsingør Skibsværft.

BIG beskriver selv i bogen "*Yes is more – an archicomic on architectural evolution*", hvilke tanker de gjorde sig, da de i forbindelse med arkitektkonkurrencen i 2007 besøgte den forladte dok, der var udset til at rumme det nye museum. Her skulle, af hensyn til den frie udsigt til Kronborg, bygges et underjordisk søfartsmuseum, tæt på havet, men uden udsigt til havet.

Det kunne let blive en meget kedelig kælder, hvis man overdækkede dokrummet og brugte det til museum. I stedet vandt BIG konkurrencen på et forslag om at bygge museet rundt om dokken og lade selve dokrummet stå åbent som et imponerende industrimonument i den oprindelige rå beton. Hertil tegnede de tre broer hen over dokken: En ud mod havnen, hvor dokken skulle lukkes mod havnebassinet for at holde vandet ude, en bro hen over dokken, der skulle tjene som hovedadgangsvej til Kronborg, og en zigzag-bro, der skulle lede publikum en etage ned i dokken og ind i det underjordiske museum.

Broernes overflade/tag bliver sammen med Dokkens bund en del af byens rum, medens broernes underetager bliver en del af museet og giver spændende passage og opholdsrum med masser af lys fra begge sider. Alle besøgende til Kronborg Slot vil derfor blive ledt tæt forbi museet i dokken. Fra broerne vil der således være kig ned i dokken og ind gennem vinduespartierne til udstillinger og arrangementer i museets lokaler og til store udstillingsgenstande, placeret udendørs i bunden af dokken, måske sammen med et bassin til modelskibe.



Det gamle værftsområde. Til venstre er en række gamle værftsbygninger ved at blive bygget om til bibliotek og koncertsal. Til højre ses værftets tørdok, der bevares midt i det nye søfartsmuseum.

(Foto Benjamin Asmussen, sept. 2009)

The old shipyard area. To the left there are a number of old shipyard buildings which are being converted to a library and concert hall. To the right can be seen the shipyard's dry dock which will be preserved in the new maritime museum.

(Photo Benjamin Asmussen 2009)

Rundgangen i udstillingerne bliver på et svagt skrånende gulv, der næsten umærkeligt fører publikum rundt i bygningen og ned på niveau med bunden af dokken, samtidig med at loftshøjden bliver højere og højere. Dette beskriver BIG med en reference til myten om Columbus, der, da han opdagede Amerika i 1492, kunne konstatere at selv om jorden sy-

nes flad, så buer den let. Umærkbart danner det en cirkel, hvis man rejser langt nok.

Som et ekstra plus muliggjorde konstruktionen, at bygningen på nordsiden kunne tilføjes en underetage med administration, undervisningslokale og videnscenter med sydvendte vinduer ind mod dokrummet. En løsning, der giver samling på alle museets aktiviteter på

nær det store museumsmagasin uden for Helsingør, som museet beholder til de genstande, der ikke aktuelt er udstillet.

Udstillinger og arkitektur kommer til at understøtte hinanden. BIG arkitekter har skabt et afvekslende og til dels dramatisk rumforløb, som Kossmann.dejong udnytter i udstillingernes dramaturgi. Kossmann.dejongs idé til udstillingsopbygning består ikke af elementer, der sættes ind i huset uden hensyn til arkitekturen, men af elementer og virkemidler, bl.a. projektioner direkte på husets vægge, der udnytter og spiller op til bygningsens arkitektur.

Udstillingerne kommer til at indgå i sammenhæng med den store vifte af kulturtilbud, der bliver udfoldet på havnefronten, som også vil være med til at skabe opmærksomhed om museets indhold. Bl.a. skal Søfartsmuseet på egen hånd og sammen med Kulturværftet, Kronborg, teatre og musiksteder skabe et særligt program for dokken, ikke kun i museal sammenhæng. Det vil ud over sin egen værdi også drage mere opmærksomhed til museet og nedbryde de mentale barrierer mellem museet og omverdenen.

Endelig er det håbet, at udstillingerne, efter åbningen af museet, kan blive suppleret med den gamle stensatte Dok 2 foran Kulturværftet til havn for veteranskibe. Dette kan forhåbentlig etableres i årene efter åbningen af det nye

museum, og sonderinger af konkrete skibe er allerede i gang.

Målet

Og hvad kommer der så ud af alle anstrengelserne? Forhåbentlig et nybrydende museum, hvor alle dele på hver deres måde formår at tale til brugernes forestillingsevne, fantasi og følelser.

Et museum, der i alle lag af sin formidling involverer brugerne ved at tage fat i dem, hvor de er, uanset interesser og livsfase og lade dem selv, med museets hjælp, gå på opdagelse i den maritime verden og tage ud på den sørejse i tid og rum, som i det helt nye museum omkring dokken ikke finder sin lige noget steds i verden.

Og for den skeptiske besøgende, der hellere ser frem end musealt tilbage i tid, for ham eller hende vil besøget forhåbentlig have gjort det klart, at fortid, nutid og fremtid er til stede i os alle. Fortiden er altid defineret af nutidens måde, at bruge fortiden på. I og med, at museet formidler fortiden, så gør vi den også til nutid og fremtid, idet den bliver en del af vores måde at tænke på.

Vi er alle et resultat af fortiden, og hvad enten vi lader os inspirere af fortiden eller lægger afstand til den, så er den der hele tiden. Derfor vil fortiden på en eller anden måde altid være styrende for fremtiden, og museet altid være relevant for vores liv.

REFERENCER

Artiklen bygger primært på det igangværende planlægningsarbejde på museet, der involverer samtlige medarbejdere. Udvikling af ideer og planlægning af det nye museums indhold, driftsgrundlag, historiefortælling og formidlingsformer udføres af en gruppe bestående af museumsdirektør Jørgen Selmer, administrationschef Thomas Bjørn Poulsen, museumsinspektør Kåre Lauring, museumsinspektør Benjamin Asmussen, museumsinspektør Torkil Adersen og AC-medarbejder Thorbjørn Thaarup.

I den daglige kontakt med Maritim Museums Byg ApS er de vigtigste samarbejdspartnere her formanden, Dan Pode Poulsen, økonomidirektør i Danmarks Rederiforening og bestyrelsesmedlem Jacob Salvig, direktør for Naturama.

Ud over planlægning af udstillinger og aktiviteter arbejdes der på museet med klargøring af samlingerne til de nye rammer. Genstandssamlingen og nyindkomne genstande klargøres af konservatorerne Line Hallbjørnsson og Andreas Grinde og udvalgte modelskibe af modelrestaurator Anders Favrholt og frivillig skibssnedker John Bach Rasmussen. Bibliotek og arkiv, herunder digitalisering af samlingerne og klargøring til flytning, varetages af bibliotekar Kenneth Roy Henriksen, billedarkivar Henriette Gavnholdt, AC-medarbejder Thorbjørn Thaarup, registreringsmedarbejder Morten Bronke, samt Merete og Jørgen Marcussen som frivillige arkivmedarbejdere. Endelig arbejder museets administrationschef Thomas Bjørn Poulsen sammen med sekretær Lone Kristiansen og bogholderiassistent Heidi Beyer Petersen på nye administrations- og økonomistyringssystemer, der bl.a. kan håndtere driften af nye udstillinger, butik og øvrige publikumstilbud. Det forberedende arbejde bl.a. til de tekniske dele af udstillingen gennemføres af Thomas Bjørn Poulsen og museumsforvalter Christian Huusom, bl.a. i samarbejde med Maritim Museums Byg's bygherrerådgiver Alectia og rådgivende ingeniører Rambøll.

Handels- og Søfartsmuseet: "Oplæg til fremtidig profil og fremtidig placering af museet". Rapport 2004.

Handels- og Søfartsmuseet: "Det ny Søfartsmuseum. Dommerbetænkning". 2007.

Handels- og Søfartsmuseet, årbøger 2004-09: Diverse årsberetninger skildrer museumsprojektets fremadskriden.

Benjamin Asmussen: Ghosts, Magic and Easter Eggs – trends in contemporary exhibition design and storytelling. I Rethinking the Maritime Museum. Aabenraa 2009.

Bjarke Ingels: "Yes is more – an archicomic on architectural evolution", BIG Bjarke Ingels Group. Katalog til udstilling i Dansk Arkitekturcenter, 2009.

Kossmann.dejong: "Seafever" – creative proposal, The New Danish Maritime Museum", 2009.

Jørgen Selmer: "Danmarks nye søfartsmuseum". Danske Museer, nr. 1. 2008.

Handels- og Søfartsmuseet, diverse upublicerede rapporter:

Torkil Adersen og Benjamin Asmussen: "Historisk baggrundsmateriale". 2008.

Andreas Grinde og Line Hallbjørnsson: "Logistik, konservering, montering". 2009.

Benjamin Asmussen: "Formidling af Neptun og Clio – en arbejdsrapport om inspiration fra danske og europæiske museer." 2009.

Denmark's New Maritime Museum

Exhibitions directed at a large audience

SUMMARY

The article gives a status report primarily on the exhibition work in connection with the construction of a new museum to replace the old exhibitions at the historic Kronborg Castle. The museum is in the middle of a process, and in the coming years up until the expected opening in 2012 the project and the various ideas will be worked on and developed in cooperation with the many interested parties.

The museum has been designed by one of Denmark's most internationally renowned firm of architects, BIG Bjarke Ingels Group. They will place the 7,600 m² building under the ground encircling the old dry dock from Elsinore Shipyard, which lies as a neighbour to Kronborg Castle. The Dutch exhibition designers Kossmann.dejong are responsible for the design of the new exhibitions. In recent years Kossmann.dejong have drawn attention to themselves with exhibitions that, by means of the rich use of pictures and an exciting scenography, reach out to a new kind of public who are not used to museums. The museum will be inclusive in its expression and not exclude any group of users. That is not an easy goal to achieve, and in order to do so the exhibitions will have several layers of experiences:

Thus in planning the exhibitions we are working on a means of touching people's emotions with a full measure of pictures, film, scenography, light, sound and smell. Together with the original museum exhibits and without words all of these things will be able to tell visitors from the whole world and of all ages that Danish shipping now, throughout the world and at all times has been of decisive importance for everybody in our society.

The visitor's curiosity will be aroused by a large number of interactive installations, which invite him to do it himself, to try for himself, to wonder, and to succeed in pitting himself against nature, navigation, ship construction, cargo and logistics.

The desire to learn more comes from the meeting with the history, past and present, of the great maritime world, told by means of the little story: The close personal account retold by living people or via finds in the archives and conveyed with the original objects, pictures, letters, film and sound recordings in exhibitions and in the personal digital information system which comes with the entrance ticket.

Emotions, curiosity, the desire for knowledge and further commitment can be satisfied to the full in the web-based part of the exhibition on the museum's homepage, where more stories, pictures and collected accounts, together with links to the entire maritime world comprise an almost inexhaustible treasure chest.

In the museum's information centre containing archives and a library the staff will be ready to assist with further help and guidance. There will also be the possibility of ordering teaching sessions, guided tours and private functions.

The subsidiary themes of the main exhibition each have their starting point in the present time and move outward globally and across all time periods. They bear in on fundamental issues for shipping and the shipping industries: Why do we sail? (goods and passenger transport) How do we find our way? (navigation) How do we build ships? How is life at sea and what pleasures and dangers does it offer? What does shipping mean for the country's economy and for our daily lives?

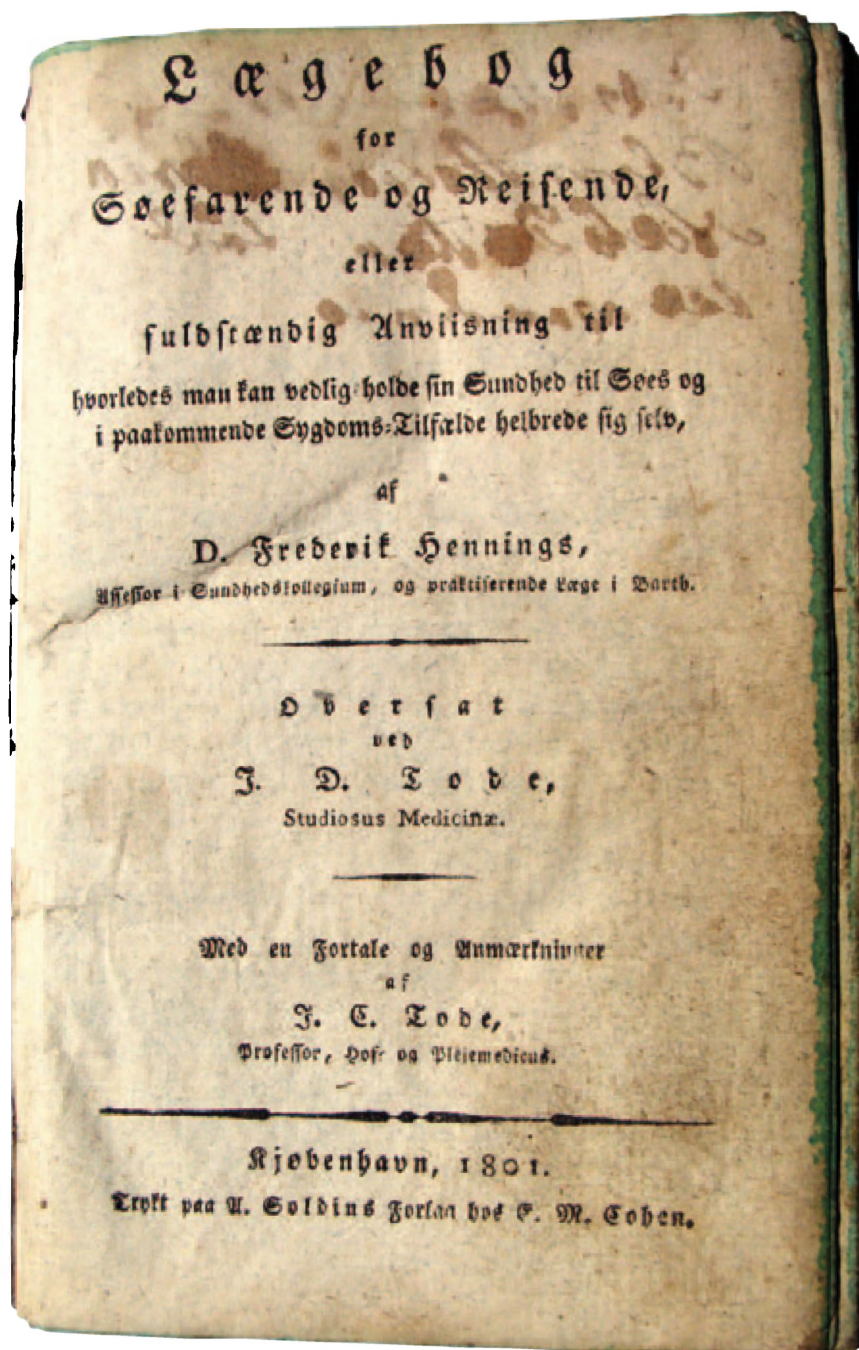
The main exhibition comprises altogether approximately 2,500 m², divided up into about 300 running metres around the dock. The walk round offers great variation thanks to the architecture, but the experience is further enhanced and made more dramatic by the fact that each exhibition theme has its own expression, aesthetics and communication techniques, which will constantly stimulate the senses of the public.

Den første lægebog
på dansk til brug for
navigatorer udkom i 1801
og var en oversættelse af
en lille tysk bog.

(Foto H. L. Hansen)

The first medical book in
Danish for use by navigators
was published in 1801 and
was a translation of a small
German book.

(Photo H. L. Hansen)



Når søfarende kommer til skade eller bliver syge

– om skibsmedicinkister og lægebøger for søfarende gennem 200 år

Henrik L. Hansen har i en årrække forsket i forhold inden for søfolks sundhed og velfærd, herunder især arbejdsulykker, sygelighed og dødelighed blandt søfolk samt overlevelse til søs og blandt andet skrevet en PhD-afhandling om disse emner. Søfartshistoriske emner har også haft forfatterens interesse. I det daglige er Henrik L. Hansen ledende embedslæge i Region Syddanmark.

Livet til søs har altid været forskelligt fra livet i land. Et af de områder, hvor forskellen er vokset støt de sidste århundreder, er, når ulykke eller sygdom har ramt. I land har lægevæsen og hospitaler udviklet sig med stor hast. Til søs har udviklingen været langsommere, men efterhånden er der alligevel udviklet en form for "sundhedsvæsen" for søfarende i handelsskibe uden skibslæge.

Oprindeligt bestod "sundhedsvæsnet til søs" af skibsmedicinkisten med dens indhold af lægemidler og udstyr, samt en lægebog for søfarende. Efterhånden indså man behovet for, at de ansvarlige for brugen af skibsmedicinkisten fik en vis uddannelse i sundhedslære. I alvorligere tilfælde blev der søgt hjælp i land. I mange af de store havne i udlandet blev der lavet specielle hospitaler for søfarende.^{1,2}

Udviklingen af lægerådgivning per radio kom til i første halvdel af 1900-tallet. I de senere år har satellitkommunikation givet mulighed for hurtig fremsendelse af skemaer, billeder fra elektroniske kameraer og på det seneste også direkte videokommunikation. Uddannelsen af navigatører om bord er igennem de senere år blevet væsentligt forbedret. Livet til søs er blevet mere sikkert, selv om der stadig opstår situationer, som ikke kan håndteres om bord i et skib.

Tiden før de første lægebøger for søfarende

I 1700-tallets kompagniskibe, krigsskibslignende handelsskibe, der sejlede på Østen og De Vestindiske Øer, var der som oftest en eller flere bartskærere eller skibskirurger om bord til at varetage sundhedsforholdene.³ Deres medicinske baggrund har ofte været beskednen. Til deres støtte havde de specielle manualer skrevet til formålet.⁴ Disse skibe havde mange ligheder med egentlige krigsskibe, og sundhedsvæsnet om bord har formentlig fungeret stort set som i søværnet. Søværnet har i århundreder haft et ret udbygget lægevæsen både til søs og på land.⁵ Set med nutidens øjne har den reelle effekt på sundheden om bord

formentlig været begrænset. Manglende forståelse for hygiejnens betydning og mangel på effektive lægemidler satte sine begrænsninger.

Sejladserne med de, efter datidens forhold, store kompagniskibe med skibskirurger og bartskærere på mønstret, holdt næsten helt op i årene efter englændernes bombardement af København i 1807. Den hidtidige økonomiske vækst med stor handel gik i stå. Handelsflåden kom efterhånden på fode igen, men de søfarende var herefter stort set overladt til at klare sig med egne ressourcer. Kun få større skibe havde efter år 1800 skibslæge om bord, og i dag ses kun skibslæger på krydstogtskibe og andre skibe med stor besætning eller mange passagerer og endda kun på dem, der bevæger sig ud på oceanerne.

De første lægebøger for søfarende

Den formentlig første egentlige lægebog beregnet til brug i skibe uden skibslæge eller bartskærer, skrevet på dansk, udkom i 1801. Det var en redigeret oversættelse af en tysk lægebog skrevet af en praktiserende læge i byen Barth. Oversætteren var den unge Studiosus Medicinæ J. D. Tode fra København. Titlen lød på følgende måde:

Lægebog for Søfarende og Reisende eller fuldstændig Anviisning til hvorledes man kan vedlig=holde sin Sundhed til Søes og i paakommende Sygdoms=Tilfælde helbrede sig selv.⁶

Den indeholder anvisninger på behandling af sygdomme og ulykkestilfælde, men indeholder også længere afsnit om forebyggende medicin.

Den indledes med et kapitel om skibsbygning og skibsreparation og fortsætter med kapitler om valg af mandskab, vandforsyning, proviant, øl, brændevin og vin samt mandskabets hygiejne.

På tidspunktet for udgivelsen havde lægebøger til brug af kaptajner og styrmænd i handelsskibe og hvalfangerskibe været kendt i udlandet i en del år. Allerede i 1774 udkom i London *The Seaman's Medical Instructor* skrevet af skibslægen N. D. Falck. I forordet er det pointeret, at udgivelsen er skrevet med henblik på anvendelse af kaptajnen. I såvel U.S.A. som Storbritannien udkom adskillige lægebøger for søfarende i årene efter.⁷

En række andre lægebøger på dansk udkom i årtierne efter udgivelsen af den første lægebog for søfarende. I 1835 udgav apotekeren på Kongelig Frederiks Hospital, Christen Schifter Holm, *Underretning for Søfarende om Kjendetegnene og Helbredelsen af de meest forekommende Sygdomme, med Anviisning om Brugen af de Medikamenter som dertil fordres.*⁸ Bogen var af beskedent omfang og udelukkende rettet mod behandling. I 1850 udkom igen en ikke særlig omfangsrig lægebog skrevet af skibslægen L. Phillip.⁹ Også den var næsten helt orienteret mod behandling.

Sideløbende med disse egentlige lægebøger udgav forskellige apoteker nogle små brugervejledninger skrevet specielt til de skibsmedicinkister, som blev solgt fra de pågældende apoteker. I 1815 udgav Hjorteapotheket i København en brugervejledning med titlen *Kort Anviisning til brugen af det Skibs- og Huus-Apothek, som efter foregaaende Bestilling er at faa*

tilkjøbs hos *Hjorteapotheket* i *Gothersgade* No. 336. Nogen egentlig lægebog er der ikke tale om, kun en kortfattet anvisning på, hvad de enkelte lægemidler i medicinkisten kan anvendes til. De har utvivlsomt haft en vis succes eftersom adskillige apotekere tog forretningen op. I Helsingør udgav apoteker Schack August Steenberg i 1836 en brugervejledning på både engelsk og tysk.^{10,11} Han har formentlig haft et godt marked for medicinkister blandt de 16-20.000 skibe, der årligt lagde til på reden for at betale Øresundstolden. Også "Ny Svane=Apothek på Østergade" og apoteker J.C. Hauberg på Christianshavns Apotek var blandt udbyderne af brugervejledninger og medicinkister. Christianshavns apotek blev senere en af de helt store leverandører af skibsmedicinkister. Tilsvarende brugervejledninger til skibsmedicinkister var også velkendte flere steder i udlandet i samme periode.^{7,12}

Det store spring fremad

København oplevede i 1853 en alvorlig kole-raepidemi med op mod 5.000 døde. Lægerne forsøgte sig med de sædvanlige metoder så som åreladning og lavementer, men det forværrede kun tilstanden. Epidemien var stærkt medvirkende til udvikling af hygiejnen i datidens byer. Specielt kom der fokus på de elendige sanitære forhold, som var epidemiens egentlige baggrund. En halv snes år senere kom den nye viden også de søfarende til gode. Læge Christian Wilken Hornemann udgav i 1861 en helt ny og omfangsrig lægebog med titlen *Lægebog for søfarende, indeholdende Veiledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleje i Handelsskibe*.¹³

Bogen bryder med de tidligere bøger ved at være ikke kun en lægebog, men også en lærebog om sundhed og sygdom skrevet specielt for søfarende. Til forskel fra tidligere bøger omhandler en væsentlig del af bogen forebyggelse af sygdom og opretholdelse af den enkeltes sundhed om bord. Det drejer sig om emner som renligheden om bord, de søfaren- des beklædning, sundhedskrav til opholds- og soverum om bord, detaljerede anvisninger på hensigtsmæssig kost og dennes betydning for helbredet og risikoen for forbrændinger ved udsættelse for tropernes stærke sollys. Emnet drikkevand behandles specielt omhyggeligt og er i det store og hele rationelt, også set med nutidens øjne. Forurenede vand anses, formentlig med rette, at være en meget væsentlig årsag til sygdom om bord, specielt diaré. Han mener dog, at regnvand kan give diaré, specielt hvis det er faldet under tordenvejr. En teori, der vist ikke er meget videnskabeligt belæg for. Emner som "Drikfældighed og Drukkenskab" samt "overdreven Sandselighed", og hvad der af kunne følge af problemer for de søfarende, diskuteres indgående. På den anden side anser Hornemann specielt øl som "en stærk, nærende, styrkende og oplivende Drik, der beforder Fordøielsen og ansees for at være et godt Mid- del mod Skjørbug". Det var rent sundheds- mæssigt utvivlsomt bedre for sundheden end dårligt vand, men har formentlig også været årsag til mange ulykker under det meget kræ- vende arbejde i masterne og på dæk. Risikoen ved alkohol til søs er Hornemann slet ikke inde på; der er kun lovprisninger af øl og andre spiritusholdige drikke, som kan få søman-



Skibsmedicinkiste fra begyndelsen af 1900-tallet. Ud over lægemidler og forskellige remedier indgik 7. udgave af Hornemanns Lægebog for Søfarende fra 1892.

(Foto H. L. Hansen)

Ship's medicine chest from the beginning of the 20th century. As well as medicines and various paraphernalia there was the 7th edition of Hornemann's "Medical Book for Sailors" from 1892.

(Photo H. L. Hansen)

den til "at modstaae Kulde, Fugtighed og anstrængende Arbeide". Der gives også praktiske anvisninger på at undgå "usunde" ankringspladser på troperne. Disse anvisninger er ganske rationelle på trods af, at bogen er skrevet næsten 40 år før Sir Ronald Ross i 1898 gjort sine banebrydende opdagelser af myggens rolle som vært ved spredning af malaria. Selvom Hornemann ikke har vidst, at en ankerplads et par sømil fra land er malariafri, fordi det er længere, end malariamyg normalt kan flyve, var man i samtiden alligevel klar over, at afstanden til kysten var af afgørende betydning. Faktisk var allerede den engelske marinelæge

James Lind, senere kaldet grundlæggeren af den maritime medicin, opmærksom på dette forhold midt i 1700-tallet.¹⁴

Den anden del af Hornemanns lægebog var mere traditionel og gav vejledning i behandling af en række forskellige lidelser. Set med nutidens øjne har de fleste af de foreslåede behandlinger været uden større gavn for de søfarende. Kun få af skibsmedicinkistens lægemidler ville i dag blive vurderet som lægemidler, resten ville formentlig blive klassificeret som naturmedicin. Af de få effektive lægemidler har *Chinin-Pulver* været effektiv til såvel behandling som forebyggelse af malaria;

Dovers Pulver, som indeholdt opium, har været et relativt effektivt smertestillende middel og *Amerikansk-Olie* samt *Engelsk-Salt* har haft deres virkning på forstoppelse. Der indgik også *Frisk Citron-Saft* eller *Henkogt Citron-Saft* til såvel forebyggelse som helbredelse af skørbug. Om den henkogte udgave har haft megen effekt er måske lidt mere tvivlsomt, men det anbefales da også at bruge friske citroner til behandling. I udstyret indgik foruden kateter og "elastisk Bougie" til behandling af urinrørsforsnævring, også "1 Kopsætnings Apparat eller 20 Iglar". Behandlingen af knoglebrud og andre skader behandles også indgående.

På det tidspunkt bogen blev skrevet, var dampskibe stadig relativt sjældne i Danmark og blev stort set kun brugt i nærfarten. Hornemann var tidligt opmærksom på, hvad vi i dag ville kalde arbejdsmiljøproblemer forbundet med arbejdsforholdene i dampskibenes maskinrum, hvor fyrbøderne arbejdede under stærk varme og blev udsat for "den fordærvede Luft, som udvikles af den smeltede Talg og ophedede Olie". Han giver i øvrigt en række anvisninger på, hvorledes arbejdspladsen i maskinrummet burde indrettes.

Hornemann anerkendte som nævnt citrusfrugter som et middel til behandling af skørbug, en lidelse, som var meget udbredt blandt søfarende. Og han nævner da også, at citrusfrugter eller henkogt saft heraf er blandt de næringsmidler, der kan forhindre skørbug, uden dog at anbefale det generelt til brug på længere sørejser. Dette er formentlig et eksempel på datidens langsomme spredning og accept af videnskabelige resultater. James Lind

havde allerede mere end hundrede år tidligere, i 1753, udgivet sin kendte afhandling om skørbug baseret på et af de tidligste kontrollerede kliniske forsøg.¹⁵ Allerede i 1795 blev det gjort obligatorisk for engelske marineskibe, at der dagligt skulle udleveres en ration citronsaft til alle om bord, hvilket betød, at sygdommen stort set forsvandt i disse skibe.¹⁴ Så sent som i begyndelsen af 1900-tallet er der ret velbeskrevne tilfælde af skørbug om bord i danske sejlskibe,¹⁶ og i slutningen af 1800-tallet er der beretninger om hele sejlskibsbesætninger, der blev ramt.¹⁷

I 1867 udgav Hornemann en forkortet udgave af den oprindelige ret omfattende lægebog specielt autoriseret af Indenrigsministeriet til brug i "indenrigsk Fart".¹⁸ Den afviger i sin opbygning ikke fra den oprindelige, men alt vedrørende forhold i troperne og arktiske områder er udeladt.

Wilken Hornemann og hans samtid

Wilken Hornemann havde selv en del års erfaring til søs. Han blev, to år efter at have taget medicinsk eksamen i 1841, skibslæge på søværnets brig ØRNEN.^{19,20,21} Igennem de næste mange år havde Hornemann i perioder forhyring som skibslæge i marinen, men fortsatte også karrieren i land på forskellige hospitaler. Hans karriere i søværnet toppede i 1880, hvor han blev udnævnt til fungerende stabslæge. Søværnet havde på Hornemanns tid haft et selvstændigt lægevæsen i mange år, som efterhånden var blevet ret udbygget og bestod af ikke kun skibslæger men også hospitaler i land.⁵ Den socialt bevidste Wil-

ken Hornemann var blevet opmærksom på de meget dårlige sundhedsmæssige og sociale forhold i handelsflåden. Han beskrev selv, at han bl.a. fik indblik i dette ved talrige lægebøger på handelsskibe, mens han var skibslæge på marineskibe. I 1854 var Hornemann skibslæge på fregatten TORDENSKJOLD på en rejse til Vestindien. I skibets sygejournal nedskrev han en række notater om de hygiejniske forhold om bord. Redaktionen af Tidsskrift for Søværnen udgav i 1856 dele af disse notater,²² og Hornemann udgav samme år en selvstændig artikel.²³ Ventilation og fugtighed er blandt hovedemnerne. Blandt de mere kuriøse observationer var, at iglerne konserveres langt bedre i ler end i vand, specielt fordi iglerne dårligt tålte vandet om bord. Efter disse to artikler fulgte så en række artikler skrevet på opfordring af redaktøren med overskriften *Om Sundheds- og Sygepleien i Coffardiskibene*, som blev publiceret i Tidsskrift for Søværnen i årene 1858-61.^{24,25,26,27} Det var disse artikler, der efter en mindre redigering, blev samlet til en lægebog. Redaktøren af Tidsskrift for Søværnen, løjtnant Johan Tuxen, blev senere medlem af Folketinget og talte her varmt for en forbedring af de hygiejniske forhold i handelsskibe og indførelse af regler omkring skibsmedicinkister.

Hornemann var også bevidst om nogle af årsagerne til den dårlige sundhedspleje til søs. I forordet til lægebogen skrev han om problemerne med, at skibsmedicinkister ofte ikke blev eftersat, og om skibsførere, der undlod at skaffe hjælp og pleje til skadede og syge søfarende. Hornemanns tiltro til lægevidenskaben

blev dog ikke delt af alle. En skibsfører i Sydamerikafart beskrev i 1860 om sine erfaringer med besætningsmedlemmer ramt af den gule feber, at "skjøndt jeg desværre har gjort den Erfaring, at Alle de, som af mig bleve overgivne til Hospital og Lægepleje, ere blevne Dødens Bytte".²⁸

Hornemann havde kendskab til den internationale litteratur om emnet søfartshygiejne og omtaler i sine artikler i Tidsskrift for Søværnen bl.a. det omfattende franske værk *Traité D'hygiène Navale*, skrevet af stabslæge i den franske flåde J.B. Fonssagrives, og det engelske tidsskrift *Nautical Magazine*, som hyppigt citeres i tidsskriftsartiklerne. På en Skandinavisk kongres for Sundhedspleje, afholdt i København i 1858, blev en række søfartsmedicinske anliggender også diskuteret, og Hornemann refererer flere gange dertil.

Kongressen blev afholdt på initiativ af lægen og hygiejnikeren Claus Jacob Emil Hornemann, en ældre bror til Wilken Hornemann. Han er blevet beskrevet som "den førende skikkelse inden for dansk Hygiejne fra 1850 til 1880",²⁹ og bragte som den første for alvor socialmedicinen på banen. Wilken Hornemann har derfor været tæt på de kredse, der så mulighederne i hygiejnen og den forebyggende medicin i det hele taget.

Claus Jacob Emil Hornemann havde efter kirurgisk og senere medicinsk eksamen været på langvarige studierejser i Frankrig og England. Han kom hjem med en solid viden om de nye tanker omkring forebyggelse, som havde udviklet sig ude i Europa på den tid. Han var således en ivrig fortaler for bekæmpelse af

kolera og anvendte rationelle metoder, selvom han i sagens natur ikke kendte til bakteriologi, og i øvrigt heller ikke havde meget til overs for denne ved dens fremkomst senere i århundredet. Uden at have nogen teori bag det, var han bevidst om, at den tætte sammenstuvning af mange mennesker var af væsentlig betydning for alvorligheden af infektionssygdomme; en teori, der senere har fået almen anerkendelse specielt inden for u-landsmedicinen³⁰.

Han så også de dårlige boligforhold i arbejderklassen som en væsentlig årsag til sygdom og var initiativtager til bl.a. Lægeforeningens boliger på Østerbro, som senere måske bedre kendt under navnet "Brumleby", samt en række selskaber og foreninger, der havde til formål at opføre gode og billige boliger for arbejderstanden og andre forebyggende tiltag.

Wilken Hornemann forsøgte at overføre mange af de nye tanker omkring hygiejne i land til søfarten, hvor forholdene ofte har været mindst lige så dårlige som blandt de dårligst stillede sociale klasser i land, og søfolk havde en lav status. Det får man klart et indtryk af ved at læse referatet af en Folketingsdebat fra 1864, hvor søfarendes egenskaber var til debat: "... da de sædvanlig have et meget barnligt Sindelag og ikke altid tilstrækkelig tænke paa Fremtiden, hvorfor de ofte bruge de Penge, de have mellem Hænder, paa en ubesindig Maade ...".³¹ Disse ytringer har dog nok ikke stødt Wilken Hornemann nævneværdigt, idet han i sin egen lægebog beskrev den danske matros således: "... hefter der sig 3 store Onder ved Standen, hvilke med hensyn til Sundhedspleien have en ikke ringe betydning, nemlig

Drikkædighed, stærkt udviklet Sandselighed (Forplantningsdrift) og Mangel paa Sands for personlig Reenlighed". Nok har der været en social forståelse i lægekredse, men udtalelserne viser også datidens stærke standsbevidsthed.

Blev sundhedsvæsenet til søs brugt og hjalp det?

Det ret store udbud af standard-medicinkister, med tilhørende vejledninger, der blev udbudt i første del af 1800-tallet kunne tyde på, at der har været et marked for dette langt før, det i 1867 blev lovpligtigt at medbringe en medicinkiste. At Hornemanns lægebog nåede at udkomme i ikke mindre end 6 oplag, inden han døde, kunne også tyde på, at der har været en vis afsætning. Men næppe alle skibe har været forsynet med en medicinkiste. Knap 40 år efter, at det blev lovpligtigt at medbringe en medicinkiste og en lægebog i 1906, beretter den senere skibsfører Cecil C. Christensen om en rejse til Sydamerika med skonnerten SØSTRENE af Marstal. Han blev syg dernede men fortæller, at "middel fra medicinkisten var der ikke tale om, for en sådan eksisterede ikke om bord dengang".³²

Beretninger om sygdom og død til søs i sejl-skibstiden er talrige. Næsten enhver beretning om datidens månedlange sørejser over verdenshavene indeholder beskrivelser om sygdom, ulykker og død om bord; det har ikke været nogen sjældenhed.^{17,33,34} Mulighederne for at søge havn i tilfælde af sygdom har ofte været begrænsede, og i de ret sjældne tilfælde, der er beskrevet, har det ofte været kaptajnen eller en styrmand, der har været syg. Er be-



En stor del af indholdet i en skibsmedicinkiste fra begyndelsen af 1900-tallet ville i dag blive betragtet som naturmedicin. Blandt de mere effektive midler var Kinin-tabletter, som var et effektivt middel mod malaria, som var meget udbredt i mange tropiske havne.

(Foto H. L. Hansen)

A large proportion of the contents of a ship's medicine chest from the beginning of the 20th century would be regarded as natural medicine today. Among the more effective medicines were quinine tablets, which were effective against malaria, an illness that was widespread in many tropical harbours.

(Photo H. L. Hansen)

retningerne om sygdom og ulykker hyppige er beretningerne om sygdomsbehandling, anvendelse af skibsmedicinkisten og lægebøgerne langt mere begrænsede, men de findes dog. Det er selvfølgelig ikke muligt at sige, hvorfor disse ting kun sjældent omtales, men de har trods alt nok spillet en mindre rolle.

I Richard Danas kendte bog *To år foran masten* beskriver han i detaljer sine lidelser på en rejse rundt Kap Horn i 1834.³⁵ En tandbyld gav ulidelige smerter og hævelse gennem uger, og han måtte tilbringe dage i den våde og fugtige køje i det beklumrede mandskabslukaf. Og i skibsmedicinkisten var der ikke megen hjælp at hente. Der var en lille mængde opiumsdråber, som dog skulle gemmes i tilfælde af alvorlig skade om bord. Skibet havde på sygdomstidspunktet kun været ret kort tid i søen. Skibsfører Bertil Clausen Jensen har i detaljer beskrevet en rejse med barkentinen RAGNHILD fra Japan til Bangkok i 1902, under hvilken størstedelen af besætningen blev angrebet af beri-beri på grund af mangel på vitamin B₁ i hovednæringskilden om bord, polerede ris³⁶. Han berettede: "Jeg studerede i lægebogen, hvordan jeg skulle hjælpe ham til at dølge de voldsomme smerter, som kom over ham ... , kun nogle opiumsdråber for at dulme smerterne. De gjorde forøvrigt ingen nytte". Skibsføreren har formentlig haft 1892-udgaven af *Hornemanns lægebog om bord*, og den gav ingen oplysninger om beri-beri, hvis årsag først blev klarlagt i 1906.

Mere gavn af lægebogen havde kaptajn Peter L. Kolster på barkskibet NORDBY af Fanø. Da han skulle i land fra sit skib, som lå på

reden ud for en vestafrikansk landingsplads, kæntrede båden på vej gennem brændingen. Kaptajnen var så uheldig at få et brud på armen. Han beskrev, "at Armen var tvistet halvt rundt, saa at Haandfladen vendte udefter". Da der ikke var nogen hjælp at hente i land, sendte han bud efter lægebogen ude i skibet, og "efter at Lægebogen var hentet, og jeg havde set i den, forsøgte jeg med de øvriges Hjælp at faa Armen eller Bruddet stillet for hinanden og Skinnerne og Bindet lagt om, idet jeg følte mig til rette med den anden Haand".³⁷ Men derved var pinslerne ikke ovre. Han fortalte videre, at "Efter er par Dages Forløb fik jeg svære smerter i Øret og i Ryggen, og min Bror, der var 2. Styrmand om bord, kom i Land med en Glassprøjte, hvormed jeg fik Øret sprøjtet ud og nogle grove Sandskorn fjernet, men Smerterne i Ryggen var en Tid næsten ikke til at udholde".

Ikke alle om bord havde dog nødvendigvis den store tillid til skibsføreren som sygdomsbehandler. En søfarende i Middelhavsart fortæller: "Kaptajnen havde medicin om bord. Det eneste han brugte, det var altså engelsk salt. De fik det for det hele, brækkede arme og ben og dårlig mave. Engelsk salt og kininpiller".³⁸ Og når der virkelig kom alvorlig sygdom, som for eksempel gul feber, har der heller ikke været meget at gøre godt med i medicinkisten. Sygdommen var udbredt blandt søfarende i fart på Santos og andre pladser i Brasilien i anden halvdel af 1800-tallet. Hele skibsbesætninger døde. Beretninger om de mange dødsfald og magtesløsheden over for sygdommen er talrige.^{33,39,40} En skibsfører beretter om sin despe-

ration under en rejse mod Europa fra Brasilien i 1854: "Forgjæves brød jeg mit Hoved og tømte Medicinkisten for at hjælpe ham; Intet nyttede, og tilsidst frygtede jeg endog for hans Liv; han havde da ligget syg i over 5 Uger".²⁸ I dette tilfælde overlevede den søfarende dog. Skibsføreren havde fået kendskab til en anden og mere effektiv behandlingsmetode end dem, der stod i lægebogen. Den bestod i, at lægge to stærkt opvarmede poser med sand på den syges mave og tildække dem med uldne tæpper. Det førte i løbet af kort tid til, at "Feberen forsvandt, Madlyst indfandt sig, og fire Dage efter befandt han sig fuldkommen vel, og jeg bragte ham sund til Danmark".

Manglende muligheder for behandling om bord og ofte også en hårdførhed, der gjorde, at den søfarende ikke altid kom i land trods muligheder herfor, har medført ikke kun død men også invaliditet. Skibsfører Søren P. Brinch fra Fanø kom i 1901 ud for en svær storm på vej rundt Kap det Gode Håb, og en brodsø slog over skibet.¹⁶ Søren Brinch blev skyllet hen over dækket og brækkede benet ved knæet. I de næste 14 dage lå kaptajnen i køjen, inden det endelig lykkedes at nå i havn, hvor det efter nogen tid lykkedes at få fat i en læge fra et krigsskib, der kunne lægge benet i gips, hvilket havde god effekt på smerterne. Der gik dog endnu mange måneder, før han kom hjem, og benet blev aldrig godt igen, så han måtte opgive at sejle til søs.

Der er ikke så nemt at få et klart billede af, hvorledes lægebøgernes råd om forebyggelse faktisk er blevet brugt i praksis. Det er ikke på samme måde beskrevet, som behandling af

sygdom og ulykke er det. Nogle af forslagene til forebyggende tiltag blev indbygget i nye skibe, hvor der efterhånden f.eks. skete væsentlige forbedringer af de sanitære forhold. Udviklingen i sig selv løste på sin vis også mange af problemerne. Efterhånden blev besætningsstørrelsen reduceret ganske betydeligt, og herved blev nogle af de hygiejniske problemer forbundet med at have mange mennesker på meget lille plads til dels løst.

Sikring af de søfarendes sundhedsmæssige og sociale forhold

Wilken Hornemanns banebrydende lægebog indeholdt også en opfordring til, at de unge styrmands- og skibsførerelevener skulle gennemgå undervisning i sundhedslære ("...har man foreslaaet, at der i Styrmands-Skolerne eller for de Skibsførere og Styr mænd, som dertil maatte føle Lyst, holdtes korte, letfattede Foredrag over disse Sygdomme, navnlig i Forbindelse med Besøg paa et Hospital og Øvelse i at aarelade, kopsætte, forbinde Saar og Beenbrud, standse Blødning o.s.v."). Hornemann var samtidig med den mere kendte N.F.S. Grundtvig. Hans tanker om det levende ord har utvivlsomt påvirket Hornemann. I løbet af få år blev Hornemanns forslag til indhold i skibsmedicinkister gjort til lov, hvorimod der skulle gå endnu 30 år, indtil 1893, før der kom et lovkrav om, at navigationsskolerne skulle undervise de kommende styr mænd i sundhedslære. I den forbindelse udgav Hornemanns efterfølger, som såvel lægebogsforfatter og som stabslæge, H. A. Breuning-Storm, en speciel lærebog til brug i undervisningen i

sundhedslære.⁴¹ Den var af langt mindre omfang end lægebogen, som nok har været for krævende for mange af styrmandeleverne, der dengang ofte var kommet til søs lige efter konfirmationen og derfor ofte kun med en meget sparsom skolegang som ballast. Hornemanns lægebog med 223 tætskrevne sider har utvivlsomt været utilgængelig for mange.

Det første lovgrundlag vedrørende skibsmedicinkister indgik i en anden lov, som egentlig handlede om noget helt andet, nemlig "Lov om Disciplin i Handelsskibe og om Søfolks Forseelser, Forbrydelser samt Forhyring m.v." af 23. februar 1866. Loven havde været adskillige år undervejs. Ved forhandlingerne i Landstinget, i samlingen 1864-65, diskuteredes visse regler for sømandens rettigheder i tilfælde af sygdom eller ulykke samt forhold vedrørende dødsfald i tjenesten. Disse regler havde været gældende, stort set uændret, siden Frederik II's Sølov fra 1561.

Ved den videre behandling i Folketinget i begyndelsen af 1865 foreslog Folketingsmand Johan Tuxen, at der burde indføres regler om medicinkister og lægebøger i skibe. Under debatten blev det fremhævet, at andre lande havde sådanne regler, ligesom der i England fandtes regler for, hvor meget plads der skulle være til hver sømand i lukafet om bord. Ved 2. behandlingen fremsatte en række Folketingsmedlemmer, blandt andre Johan Tuxen og Adolph Roepstorff fra Fyn, følgende forslag til tilføjelse til loven: "Ligeledes fastsættes af Indenrigsministeriet, hvilke Medicamenter, saavel Urter som Mængder, der skulle findes ombord, dels paa længere, dels paa kortere



Skibsmedicinkiste fra dansk coaster i begyndelsen af 1960'erne. Indholdet var nøje fastlagt i en bekendtgørelse fra Handelsministeriet.

(Foto H. L. Hansen)

Ship's medicine chest from a Danish coaster at the beginning of the 1960's. The contents were laid down in detail in an order from the Ministry of Commerce.

(Photo H. L. Hansen)

Reiser, saavelsom det mindste Maal for det Rum, der skal være i Folkelukafet ombord”.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget, og loven trådte endelig i kraft i februar 1866. Ud over at pålægge Indenrigsministeriet at udarbejde konkrete regler for skibsmedicinkister, lægebøger og pladsforhold om bord, indeholdt loven en række regler om sømandens rettigheder i tilfælde af sygdom, ulykke og forlis. Loven blev på disse områder langt mere præcis end tidligere. Det blev fastsat, at sømanden i tilfælde af sygdom eller ulykke “paadraget i Skibets Tjeneste” havde krav på kur og pleje i op til 4 uger. Herefter var den søfarende overladt til sin egen skæbne og godgørenhed i fremmede havne. Efterhånden blev den sociale sikring af søfarende tilpasset udviklingen i land, og i dag er søfarende i princippet dækket på lige fod med andre danskere via en speciel sygesikringsordning for søfarende.

Danmark havde ikke været noget foregangsland på området. I U.S.A. havde man allerede i 1790 indført regler om, at skibe over 150 tons, og en besætning på over 10, skulle medbringe en medicinkiste samt en vejledning til brugen af dens indhold.¹² I Storbritannien var der kommet tilsvarende regler i 1835, som var blevet revideret og udvidet igen i “Mercantile Marine Act” fra 1850.⁷ Samtidig med lovgivningsarbejdet i Danmark foregik der et større kommissionsarbejde i Storbritannien, der ikke kun medførte en forbedring af søfarendes forhold til søs, men også deres rettigheder og muligheder i land, når sygdom og alderdomssvækkelse blev et problem.⁴² Den danske lovgivning kom slet ikke på højde

med den engelske. Såvel den engelske som den danske lovgivning vedrørte en række forhold omkring løn- og arbejdsvilkår, som i dag hører til i overenskomstforhandlingerne. Men det var jo også et halvt hundrede år før de danske søfarende, med stor besvær, langsomt blev organiseret fagligt.⁴³ Et specielt opbygget sundhedsvæsen for søfarende kendes fra Storbritannien og U.S.A.⁴⁴ Det mest udbyggede var formentlig i U.S.A., hvor The Marine Hospital Service (senere U.S. Public Health Service) foruden drift af hospitaler også igennem mere end 100 år har udgivet en lægebog for søfarende.¹² Noget tilsvarende har der aldrig været i Danmark.

Lovgivningen om indholdet i skibsmedicinkisten og øvrige sundhedsforhold er senere blevet ændret og ajourført med jævne mellemrum. Ret kort tid efter fremkomsten af de første sulfapræparater, midt i trediverne, blev de også inkluderet i medicinkisten, og allerede i 1948 kom der penicillin med. Senest er området en af de mange ting, som den Europæiske Union har taget op, og der eksisterer nu fælles-europæiske regler for sundhedsforholdene om bord i skibe, selvom det dog stadig er de enkelte landes lovgivning, der fastlægger detaljerne.

Tiden efter Hornemann

Wilken Hornemann døde i 1892, men allerede inden sin død havde han overladt redaktionen af sin lægebog til sin efterfølger i embedet som stabslæge i søværnet, Dr. Med. H. A. Breuning-Storm. Han udgav i 1892 en revideret 7. udgave af lægebogen under titlen *Hornemanns Lægebog for Søfarende*.⁴⁵ Til brug for denne re-

vision havde Breuning-Storm, ligesom Hornemann, støttet sig til J. B. Fonssagrives *Traité D'hygiène Navale*, der i 1878 var kommet i en 10. udgave. Breuning-Storms eget eksemplar, tilføjet talrige håndskrevne noter, står i dag på Marinens Bibliotek i København.

Men også andre læger var i den samme periode aktive inden for det søfartsmedicinske område. Esbjergs første læge, Dr. O. Bruun, var på mange områder en meget aktiv person og havde på trods af, at der utvivlsomt har været mange opgaver på sygehuset, en levende interesse for sundhedsforholdene i samfundet i øvrigt.⁴⁶ Han skrev blandt andet en lille vejledning om førstehjælp og sygdomsbehandling i fiskeskibe, som blev trykt i den første udgave af Fiskeriårbogen, som udkom i 1894. Det var en kort beskrivelse af behandlingen af hyppige lidelser og ulykker blandt fiskere, som f.eks. "Fiskekrog i Finger eller Hånd" og "Søfitter". Det var formentlig første gang herhjemme, at der var en læge, der så specielt på fiskernes forhold, en gruppe, der har været, og fortsat er, endnu mere forsømt rent sundhedsmæssigt end langfartssøfolkene. Lovgivningen vedrørende skibsmedicinkister gjaldt oprindeligt ikke for skibe i "indskrænket fart", hvilket fritog næsten alle fiskeskibe. Traditionen med et kapitel i Fiskeriårbogen fortsatte i årene efter lige til i dag, selvom det selvfølgelig indholdsmæssigt har ændret sig meget.

I 1911, og igen i 1920, udkom der let reviderede udgaver af *Hornemanns Lægebog for Søfarende* men i 1930 udkom en helt ny autoriseret lægebog, nemlig E. W. Johannsen og A. K. Nielsens *Lægebog for Søfarende*.⁴⁷ På det tids-

punkt var Hornemanns lægebog på en række områder blevet forældet og ude af trit med den hastige udvikling, ikke kun inden for medicinen, men også med hensyn til udviklingen af skibsbygningskunsten. Da havde Hornemanns lægebog, med revisioner hen ad vejen, men med den samme grundliggende opbygning, overlevet som "lægebogen" for søfarende i 70 år.

E. W. Johannsen og A. K. Nielsen havde ligesom forgængerne selv gjort deres erfaringer til søs som skibslæger. Erik Wilhelm Johannsen drev praksis i København, men var i flere perioder overlæge i marinen og gennem 10 år læge på Kongeskibet Dannebrog. I mange år var han også Handelsministeriets konsulent i søfartshygiejne. Aage Krarup Nielsen var lidt af en eventyrer. Som yngre var han skibslæge på et hvalfangerskib i Sydishavet og senere i DFDS. I flere perioder derefter var han krigskorrespondent i Kina og Korea og rejste i mange år overalt på kloden. Ud over Lægebogen skrev han mange bøger, væsentligst om sine rejser. Igennem 25 år var Aage Krarup Nielsen også censor ved eksamen i sundhedslære på navigations- og maskinistiskolerne.

Lægebøgerne havde nu ikke længere den samme levetid som Hornemanns. E. W. Johannsen og A. K. Nielsens lægebog var udkommet i en ny udgave i 1940, men allerede i 1949 udgav Dansk Røde Kors, "under ledelse af handelsministeriets permanente udvalg til udgivelse af lægebog for søfarende", en meget omfangsrig lægebog på 470 tætskrevne sider.⁴⁸ Det "permanente" udvalg var dog væk igen i tresserne. Samtidig med udgivelsen ændredes



Indholdet i skibsmedicinkisten fra 1960'erne afspejler den hurtige udvikling inden for lægevidenskaben. En stor del af lægemidlerne bruges ikke længere.

(Foto H. L. Hansen)

The contents of the ship's medicine chest from the 1960's reflects the rapid development in the field of medical science. A large proportion of the medicines are no longer used.

(Photo H. L. Hansen)

også lovgivningen, således at indholdet i skibsmedicinkisterne stemte overens med, hvad der stod i lægebogen. For første gang var der omfattende vejledning i at søge lægehjælp via radio.

Der kom senere flere udgaver og adskillige oplag af bogen, men forfatterne udskiftedes hen ad vejen. I de sidste udgaver bidrog også stabslæge Leif Vangaard, der i 1987 selv ud-

gav en lægebog med titlen *Ny lægebog for søfarende*,⁴⁹ som i sin opbygning var langt mere praktisk orienteret end de tidligere lægebøger. Senere kom der også en *Lægebog for fritidssejlere*,⁵⁰ der som titlen siger, er skrevet specielt for den hastigt voksende gruppe "søfarende", der står til søs for fornøjelsens skyld.

En helt ny lægebog for søfarende og fiskere udgik midt i 1990'erne fra det daværende Søfartsmedicinsk Institut i Esbjerg.⁵¹ Læge Ulrik Kirk, som selv har en fortid til søs, var initiativtager til en række væsentlige nyskabelser inden for området, som på mange måder ikke havde ændret sig meget siden indførelsen af undervisning i sundhedslære i 1893. Den bærende idé er, at navigatøren om bord i langt større omfang skal bruge nutidens muligheder for lægerådgivning via radio- og satellitkommunikation, og at navigatøren fungerer som observatøren, undersøgeren og behandleren ude i skibene mere end som egentlig læge, der stiller diagnoser.

Det betød også, at den radio-medicinske rådgivning til skibene måtte opgraderes til at kunne håndtere langt flere henvendelser. Al radio-medicinsk rådgivning for hele handels- og fiskeflåden blev midt i 1990'erne samlet på Centralsygehuset i Esbjerg under navnet Radio Medical Danmark. Antallet af lægekontakter steg betydeligt, og lægerne i Esbjerg er i dag involveret i godt 1.100 sygdoms- eller ulykkestilfælde hvert år.⁵² Nogle gange er der mere end en kontakt, idet ideen netop er, at lægen og sygdomsbehandleren om bord skal holde kontakt til den syge er blevet rask eller eventuelt landsat.

En anden forudsætning for at gennemføre de nye tanker var at ændre undervisningen i sundhedslære. Det havde sjældent haft nogen høj status på navigationsskolerne, og kvaliteten var svingende. Søfartsstyrelsen oprettede et specielt uddannelsescenter på Fanø, som i dag varetager undervisningen i sundhedslære for alle navigatørstuderende og fiskere, som læser videre på skipperskolerne. Desuden blev der etableret genopfriskningskurser. Disse er økonomisk set blevet hjulpet godt på vej af et E.U.-direktiv, som kræver, at alle med ansvar for sygdomsbehandlingen om bord gennemgår et genopfriskningskursus hvert 5. år. Der er derfor mange, der skal igennem kurserne.

Efterhånden som besætningerne på danske skibe er blevet mere og mere internationale, er der opstået behov for også at undervise navigatører fra andre lande. Centret på Fanø har derfor udviklet specielle kurser for disse internationale søfarende.

Udviklingstendenser

Der er stadig brug for medicinsk hjælp til søs. Selv om den generelle helbredstilstand blandt søfarende er blevet langt bedre end tidligere, forekommer der også i dag jævnligt sygdomstilfælde og behandlingskrævende ulykker, ligesom der fortsat forekommer dødsfald, hvor en bedre medicinsk indsats om bord ville have forbedret muligheden for overlevelse.⁵³ I dag er muligheden for behandling rundt omkring i verden blevet væsentlig forbedret og i mange

af de større havne helt på højde eller bedre end i Danmark. Besætningerne på skibe i fart på Afrika og andre mere eksotiske steder kan have store problemer med at få kvalificeret lægehjælp, og en hjemrejse fra mange af disse havne kan også være en prøvelse.

Ny teknologi giver nye muligheder for søfarendes kontakt til sundhedsvæsenet. Lægerne på Radio Medical modtager jævnligt elektroniske billeder fra skibene af f.eks. hududslet og øjenskader. Overlæge Søren Kristensen fra Radio Medical fik i 2006 iværksat et forsøg med direkte videokonsultationer. Det blev afprøvet på Galathea 3-ekspeditionen i 2006-2007 med succes. Det viste sig praktisk muligt at gennemføre videokonsultationer, hvor Radio Medical lægerne i Esbjerg og patienterne på VÆDEREN kunne se hinanden og tale sammen næsten, som havde de siddet i samme lokale. Den enkelte søfarende har fået bedre mulighed for uden andres indblanding at kontakte sin sædvanlige læge derhjemme via e-mail og mobiltelefon. Dette kan specielt være relevant for søfarende med mere kroniske helbredsproblemer, hvor det er en stor fordel at få råd fra en læge, der kender hele patientens baggrund og sygehistorie.

Billederne i denne artikel er taget på Marstal Søfartsmuseum og på Fanø Skibsfart- og Dragtsamling. Begge museer takkes for venligst at have givet mulighed for dette.

NOTER

- 1 van Lieburg, M.J. *A hospital for seamen and tropical diseases: the role of the Harbour Hospital in Rotterdam in the study of tropical medicine*. Acta Leiden 1989; 58: 45-73.
- 2 Mayberry, J.F. *The Hamadryad Hospital Ship for Seamen, 1866-1905*. British Medical Journal 1980; 281: 1690-1692.
- 3 Nyland, N. *Skørbug, beskøjter og skibskirurger. Træk af søfartsmedicinens historie*. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1994.
- 4 Aaskow, U.B. *Anvisninger paa den rette og bestemte Brug af de Lægemidler, hvormed de Kongelige Krigsskibe paa deres Søetogt forsynes*. København: 1778.
- 5 Winge, M. *Søværnets lægevæsen 1500-1840*. Bibliotek for Læger 1990; 182: 241-312.
- 6 Hennings, F. *Lægebog for Søfarende og Reisende*. Kjøbenhavn: Goldins Forlag, 1801.
- 7 Gordon, E.C. *Sailors' physicians: medical guides for merchant ships and whalers, 1774-1864*. Journal of the History of Medicine and Allied Sciences 1993; 48: 139-156.
- 8 Holm, C.S. *Underretning for Søfarende om Kjendetegnene og Helbredelsen af de meest forekommende Sygdomme med anviisning om Brugen af de Medikamenter som dertil fordres*. København: Jacobsen, 1835.
- 9 Philip, L. *Lægebog for Søfarende*. Kjøbenhavn: Chr. Steen & Søns Forlag, 1850.
- 10 Steenberg, S.A. *A short Explanation concerning the use of the Medicines found in the accompanying House-Ship- and Travelling Medicine Chest*. Elsinore, 1836.
- 11 Steenberg, S.A. *Kurz gefasster Unterricht von dem Gebrauch der sich in folgender Haus- Schiffs- und Reiseapotheke*. Helsingoer: 1836.
- 12 Parascandola, J. *The first edition of 'The Ship's Medicine Chest' (1881)*. Public Health Reports 1995; 110: 504-505.
- 13 Hornemann, W. *Lægebog for Søfarende. Veiledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleje i Handelsskibe*. Kjøbenhavn: C.C. Lose & Delbancos Forlag, 1861.
- 14 Winge, M. James Lind. *Grundlæggeren af den maritime medicin*. I: Dansk Medicinsk Historisk Årbog, 1983, side 9-20.
- 15 Lind, J. *A Treatise of the Scurvey*. Edinburgh: A. Millar, 1753 (afhandling)
- 16 Kromann, N.M. *Fanø sømænd i storm og stille. 1. Samling*. Esbjerg: Eget Forlag, 1960.
- 17 Holm-Petersen, F. *Fanø-Sejlskibe*. Aarhus: Eget Forlag, 1956.
- 18 Hornemann, W. *Lægebog for Søfarende indeholdende en Veiledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleje i Handelsskibe. Forkortet udgave, autoriseret af Indenrigsministeriet til brug i Indenrisk fart*. Kjøbenhavn: C.C. Lose & Delbancos Forlag, 1867.
- 19 Anonym. Hornemann, Christian Wilken. I: *Supplemetsbind til "Den danske Lægestand"*. København.
- 20 Nekrolog. *Christian Wilken Hornemann*. Tidsskrift for Søvæsen 1893; 28: 13-14.
- 21 Nekrolog. *Christian Wilken Hornemann*. Bibliotek for Læger 1892; 486-487.

- 22 Anonym. *De hygiejniske Forhold ombord*. Tidsskrift for Søværnen 1856; 1: 248-255.
- 23 Hornemann, W. *De hygiejniske Forhold ombord*. Tidsskrift for Søværnen 1856; 1: 343-348.
- 24 Hornemann, W. *Om Sundheds- og Sygepleien i Coffardiskibene*. Tidsskrift for Søværnen 1858; 3: 315-339, 439-458.
- 25 Hornemann, W. *Om Sundheds- og Sygepleien i Coffardiskibene*. Tidsskrift for Søværnen 1859; 4: 28-50, 154-208, 243-277.
- 26 Hornemann, W. *Om Sundheds- og Sygepleien i Coffardiskibene*. Tidsskrift for Søværnen 1860; 5: 24-54, 209-237.
- 27 Hornemann, W. *Om Sundheds- og Sygepleien i Coffardiskibene*. Tidsskrift for Søværnen 1861; 6: 41-76, 121-172, 206-215.
- 28 Mahler, H. *Adskillige Bemærkninger og Vink angaaende den gule Feber*. Tidsskrift for Søværnen 1860; 5: 55-64.
- 29 Anonym. Hornemann, Claus Jacob Emil. I: *Dansk Biografisk Leksikon*. København: Gyldendal, 1980; 565-568.
- 30 Aaby, P. *Malnourished or overinfected. An analysis of the determinants of acute measles mortality*. 1988 (disputats).
- 31 *Rigsdagens Fohandlinger Samlingen 1864-1865*. Kjøbenhavn: Rigsdagen, 1865.
- 32 Holm-Petersen, F. *De sejlede ud fra Marstal*. Marstal: Jens Hansens Søfartsmuseum, 1988.
- 33 Mikkelsen, J.J. *En Fanødrengs erindringer*. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1983.
- 34 Gudnitz, K. *En Newfoundlandfarers erindringer*. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1987.
- 35 Dana, R.H.J. Snestorme og isskoster. I: *To år foran masten*. København: Hernovs Forlag, 1984; 316-336.
- 36 Højrup, O. *Sejlskibskaptajn*. København: Nationalmuseet, 1987.
- 37 Holm-Petersen, F, Rosendahl, A. *Fra Sejl til Diesel*. Skandinavisk Bogforlag, 1951; 298-306
- 38 Mortensøn, O. *Sejlskibssøfolk - fra Det sydfynske Øhav*. Rudkøbing: Langelands Museum, 1987; 451-457.
- 39 Brinch, H. *Nis'es Sidsels Jens. Jens Sonnichsen Thomsens erindringer med kommentarer*. Fanø Bogtrykkeri (udateret).
- 40 Mortensøn, O. *Faaborgs skibsfart 1800-1920*. København: Høst og Søn, 1979; 106-108.
- 41 Breuning-Storm, H.A. *Vejledning i de simpleste Regler for Sygeplejen særlig ved forekommende Ulykkestilfælde til brug for Styrmandselever*. København: Universitetsboghandler G.E.C.Gad, 1893.
- 42 Williams, D.M. *Mid-Victorian attitudes to seamen and maritime reform: The society for improving the condition of merchant seamen, 1867*. International Journal of Maritime History 1991; 3: 101-126.
- 43 Sømandenes fagforening. I: *Damskibsmatros og kvartermester*. København: Nationalmuseet, 1986; 107-119.
- 44 Hinman, E.J. *The United States public health service and merchant seamen*. New York State Journal of Medicine 1992; 92: 331-332.
- 45 Breuning-Storm, H.A. *Hornemanns Lægebog for Søfarende*. København: V. Pios Boghandel, 1892.
- 46 Lauridsen, J.T. *En pionergerning: Epidemibekæmpelse og serumbehandling i Esbjerg i 1890'erne*. Bibliotek for Læger 1994; 186: 353-370.

- 47 Johansen, E.W, Nielsen, AK. *Lægebog for Søfarende*. København, Oslo: Jespersen og Pios Forlag, 1930.
- 48 Rydgaard, F, Ortmann, KK (red.) *Lægebog for Søfarende*. København: Dansk Røde Kors, 1949.
- 49 Vanggaard, L. *Ny Lægebog for søfarende*. København: Tellus, 1987.
- 50 Vanggaard, L. *Lægebog for fritidssejlere*. København: Tellus, 1991.
- 51 Ulrik Kirk, Lisbeth Duus og Lars Brandt. *Søfartsstyrelsens lægebog*. Iver C. Weilbach & Co. A/S, København, 1996.
- 52 Radio Medical – Sydvestjysk sygehus. Årsrapport 2007. Esbjerg, 2008.
- 53 Hansen, H.L. *Surveillance of deaths on board Danish merchant ships, 1986 - 1993: Implications for prevention*. Occup. Environ. Med. 1996; 53: 269-275.

When sailors get injured or are taken ill at sea

About ships' medicine chests and medical books for sailors through 200 years

SUMMARY

Life at sea has always been different from life on shore. When illness or accident strikes the sailor the possibilities for treatment at sea have most often been worse than on shore. Partly because the real possibility for treatment at sea was often limited, but also because the range of medicine up until today has lagged far behind developments on shore.

In the 18th century the naval and merchant ships on long journeys often included barbers among the crew. Towards the end of the century the crews were gradually reduced and barbers were among those deemed dispensable. It was left to the officers to handle the treatment of illness and injury on board. It was by no means a task that the officers had been trained for. They had no help until 1801, when a small medical book arrived specially written for use on board ships. In actual fact it was a slightly amended translation of a German medical book for sailors. In the first half of the 19th century a number of chemists began to sell medicine chests with accompanying instructions in the use of the medicine. Seen in the light of our knowledge today most of the medicines had little effect.

The great professional breakthrough in the field of maritime medicine in Denmark came in 1861, when Doctor Wilken Hornemann published an extensive medical book for sailors. As well as giving instructions for the examination and treatment of illnesses, it was also to a large extent a textbook on hygiene at sea. It

was written in the period after the last big outbreak of cholera in Copenhagen in 1853 and was strongly influenced by the new ideas about the importance of hygiene and clean water which began to gain acknowledgement at the time. The prevention of illnesses became for the first time the order of the day.

Wilken Hornemann's medical book for sailors proved to be particularly long-lived. It was published in several editions over the years, but it was not really replaced by a newly written book until 1930. The medical books that followed it did not last nearly as long, but rapid developments in the field of medicine made these books obsolete quite quickly as far as professional medical knowledge is concerned.

In 1893 health care training was introduced in the Danish schools of navigation. For the next 100 years the teaching was largely theoretical. A number of accounts of illnesses and accidents at sea also confirm that the ship's medicine chest and medical book were far from being the solution to the health problems that frequently occurred at sea. In the 1990's health care training in the Danish schools of navigation was changed radically and given a much more practical orientation. At the same time medical guidance via the radio was improved enormously and brought up to date. In this way the possibilities for the treatment of illness and accidents at sea have come closer to conditions on shore than they have been previously.



M/S INDIEN var en tro kopi af de 3-mastede ØK-skibe og som disse bygget uden skorsten. Her fotograferet i Buenos Aires 1926.

(Foto H&S)

The M/S INDIA was a true copy of the three-masted EAC ships and like these it was built with no funnel. Photographed here in Buenos Aires in 1926.

(Photo DMM)

Da Orient gik fra damp til diesel

– et blik på de nye motorskibe

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, A. P. Møller-Mærsk samt Norden og Torm. Denne artikel handler ikke kun om motorskibene,¹ men også om selve rederiet historie.

Tilbageblik på rederiets opstartsfase

Da ØK ønskede at skille sig helt af med sine dampskibe for at gå over til udelukkende motorskibe, blev der oprettet et nyt selskab, Dampskibsselskabet Orient A/S, hvortil der solgtes 10 dampskibe. Efter satsningen i 1912 med verdens første oceangående dieselmotorskib, det berømte SELANDIA, og kompagniets succes med motorskibene i de efterfølgende år stod det nemlig klart for folkene i ØK, at dampskibenes dage var ved at være talte.

Man begyndte derfor at overveje, hvorledes man bedst kunne skille sig med kompagniets flåde af dampskibe, men en verdenskrig komplicerede processen. Selvfølgelig kunne kompagniet vente til krigen var forbi, men ingen kunne forudsige hvornår, og heller ikke hvorledes tonnagebehovet og priserne så ville være. Et salg til udlandet var vanskeligt med den nye lov fra efteråret 1915, ifølge hvilken provenuet ved et sådant salg skulle båndlægges til anskaffelse af ny tonnage. Tilbage var

muligheden for et salg inden for landets grænser. Derved opstod tanken om at oprette et nyt rederi og sælge tonnagen hertil. Som tænkt så gjort. Et rederi, Dampskibsselskabet Orient A/S,² med en aktiekapital på 10 mio. kr. blev stiftet d. 15. september 1915. ØK beholdt selv 50 % af aktierne, og kompagniets aktionærer fik tilbudt den anden halvdel. Man var nu sikker på kontrol med selskabet og ved at sælge dampskibene hertil, sikrede man sig adgang til anvendelse af tonnagen, når der var behov derfor. Det skal ikke forstås således, at der var tale om gamle, udtjente og usælgelige skibe. Fem af skibene var bygget i 1914, de var egentlig tiltænkt den påbegyndte fart på Sydafrika, og to af dem var allerede overgået til det Sydafrikanske Handelsselskab, men ØK købte dem tilbage og lod dem tilgå Orient. Yderligere to skibe var kun to år gamle og kun et enkelt var tretten år gammelt.

Det var en ganske genial plan, som ØK havde udtænkt; og skulle det gå dårligt for det nye rederi, ville det kun indirekte påvirke ØK via dets aktiebeholdning. Orient fik en god start. Det fik overladt de ti skibe til en ret favorabel pris på i alt 13,5 mio. kr., og det var noget under verdensmarkedsprisen; charteraftalen var også til stede, og tidspunktet var særdeles gunstigt, da konjunkturerne var bedre end

nogensinde. Som leder af det nye rederi indsatte man den hidtidige leder af ØK's assuranceafdeling, kontorchef H. Gether, der dog også havde rederierfaring, og som undertiden var trådt i stedet for direktør Chr. Schmiegelow,³ der forestod ØK's skibsafdeling. Desuden skulle Gether, der fik titel af forretningsfører, bistås af en bestyrelsesdelegation på to mand, men denne delegation kom fremover dog kun til at bestå af Schmiegelow. Orient fik bopæl i Frihavnen.⁴

De ti dampskibe blev overtaget successivt. I månederne september - november 1915 var det følgende: RHODESIA (30. sept.)/ST. CROIX (7. okt.)/TRANSVAAL (25. okt.)/TRANQUEBAR (nov.)/DELAGOA (nov.). I 1916 i månederne januar - februar KINA (15. jan.)/NATAL (15. jan.)/MAGDALA (31. jan.)/ARABIEN (9. febr.)/INDIEN.⁵ Skibene kom med det samme i time charter til ØK, og i den sidste krigsperiode disponerede de Allierede over de fleste af skibene. Orients virkeområde kom i øvrigt lige fra begyndelsen til at ligge langt fra de hjemlige farvande, når de da ikke blev indsat lige direkte i kompagniets liniefart, der jo havde Skandinavien som sit udgangspunkt. Bortset herfra var det hovedsagelig sejlads på USA's vestkyst, Østen, Australien samt fart mellem Canada og Europa. Nogle gange også til såvel Sydafrika som Sydamerika.

På trods af det pæne udbytte⁶ til aktionærerne blev der også sparet op i en nybygningsfond, og i 1918 kontraherede man det første skib, motorskibet INDIEN, der blev leveret fra Nakskov Skibsværft i 1920. Her spores atter ØK's indflydelse. Dette værft skulle blive den

fremtidige hovedleverandør med i alt ni skibe til Orient.

Det specielle ved bygningen af INDIEN var, at det blev bygget – ikke til en forud fastsat pris – men efter regning, og regningen løb op. Skibet blev efter tidens forhold usædvanlig dyrt, 10,5 mio. kr. Da det blev solgt i 1937, var det endnu ikke fuldt afskrevet.

I begyndelsen af 1920'erne forsøgte adskillige rederier sig med turbineskibe – det var højeste mode., men det blev gerne ved et forsøg eller to. Dampturbinedrift egnede sig ikke til langsomtsejlende fragtskibe. Også Orient forsøgte sig og fik leveret to skibe med dampturbiner fra værftet Schichau i Danzig. Disse to, BOLIVIA og PARANA, var dog ligesom det føromtalte motorskib alt for dyre.⁷

Finansiel uro og et forsøg på selskabstømning

Først i 1920'erne var der megen uro i finansverdenen, og besynderlige transaktioner forekom ofte. Bankerne var alt for involverede i rederierne – bestyrelsesmedlemmer fra bankerne optrådte også i rederiernes bestyrelser og omvendt, og i forbindelse med først Discontobankens fallit og senere Landmandsbankens kollaps fik det alvorlige følger i rederiverdenen. Da der blev vedtaget en støtteordning på 100 mio. kr. for en rekonstruktion af Landmandsbanken, og ØK heraf hæftede for de 20 mio. kr., fandt kompagniet det belejligt at afhænde sine aktier i Orient, hvad der skete med god fortjeneste i 1922.⁸ Med dette salg slap ØK kontrollen med Orient, der herefter blev et mere selvstændigt selskab, men Orients skibe

havde dog fortsat deres hovedbeskæftigelse i charter til ØK.

En gruppe spekulanter⁹ begyndte nu at opkøbe Orientaktier, og efter at have erhvervet aktiemajoriteten gennemtvang man en større udbetaling til aktionærerne.¹⁰ Landmandsbanken havde imidlertid en aktiepost på 1,6 mio. kr. nominelt, og endnu en spekulantgruppe kommer på scenen. Denne gang drejer det sig om at give Landmandsbanken et købstilbud på kurs 500 på aktierne og derefter sikre sig ledelsen i selskabet, afhænde skibene og tømme kassen.¹¹ Da Orient havde gennemskuet planen, blev en hastig redningsaktion sat i værk. Der var kun 48 timer at reagere i, men det lykkedes alligevel at samle penge sammen fra bl.a. andre danske rederier¹² og en kreds af privatpersoner (således også Chr. Schmiegelow) samt fra Orients egen kasse, så man kunne overtage aktieposten for næsen af spekulantgruppen, og Orient blev dermed reddet fra slagting. Da rederiet selv havde opkøbt for 500.000 kr. nominelt, blev aktiekapitalen nedskrevet til to mio. kr. Først sent i 1924, da der atter var faldet ro over vandene, udvidede man igen aktiekapitalen til fem mio. kr.

Flådens fornyelse

Allerede så tidligt som 4. februar 1916 solgte Orient det første af sine dampskibe, ST CROIX, til Norge.

I 1918 blev dampskibet INDIEN sænket af en tysk ubåd, hvorfor man kunne give det to år senere byggede motorskib dette navn. Under konvojsejlad og i ballast på rejse fra Frankrig til Amerika brækkede TRANQUE-



T/S BOLIVIA. Billedet er taget 4. jan. 1924 i Port Perrie, Australien. Bemærk, der er endnu ikke malet noget hvidt bælte på skorstenen. Dette blev sandsynligvis først indført omkring 1927.

(Foto H&S)

T/S BOLIVIA. The picture was taken on 4th January 1924 in Port Perrie, Australia. Notice that as yet no white belt has been painted on the funnel. This was probably first introduced around 1927.

(Photo DMM)

BAR i februar 1918 rorstammen. INDIEN, der var i samme konvoj fik ordre til at gå til assistance og slæbe havaristen ind til Horta på Azorerne. Derefter genoptog det selv sejladsen vestpå d. 21. februar. Den 25. februar mærkedes der rystelser i maskinen, og det viste sig, at skruen var løs. Skibet drev nu for vind og sø indtil d. 28. marts, da det var lykkedes at udbedre skaden nogenlunde, og man styrede med langsom fart atter mod Azorerne. Den 31. marts om eftermiddagen, da skibet befandt sig ca. 130 sømil nord for Azorerne,

M/S TACOMA. Vraget, der ligger seks meter under overfladen omkring 200 m. fra øen Gorée, er siden blev undersøgt af svømmedykkere, bl.a. i oktober 2007, og fotos herfra kan ses i Søfartsmuseets digitale billedsamling.

(Foto H&S)

M/S TACOMA. The wrecked ship, which lies 6 metres under the surface about 200 metres from the island of Gorée, has since been examined by divers, e.g. in October 2007, and photos from this examination can be seen in the digital image archive at the Danish Maritime Museum.

(Photo DMM)



M/S OLYMPIA. På skibets første lastede rejse med kul fra Swansea til Montreal kom det ud i meget hårdt vejr i Nordatlanten. En sø trykkede hele den forreste del af midtskibshusets side ind og knuste redningsbåden. Her fotograferet af US Coast Guard under indsejling til Boston, april 1940. Det er i time charter til Isbrandtsen-Møller Co., hvad der også ses på skorstensmærket.

(Foto H&S)

M/S OLYMPIA. On the ship's first cargo-laden voyage, carrying coal from Swansea to Montreal, it sailed into heavy weather in the North Atlantic. A wave pressed in the whole of the front part of the side of the midship house and crushed the lifeboat. Here it is photographed by the US Coast Guard while sailing into Boston, in April 1940. It was on time charter to Isbrandtsen-Møller Co., which can also be seen from the funnel markings.

(Photo DMM)



blev det beskudt af en tysk ubåd. Besætningen på 38 mand gik i de fire redningsbåde, og hver båd fik udleveret en kasse kiks af ubåden. Kl. 1930 blev INDIEN skudt i sænk, og ubåden forsvandt. Kun én redningsbåd nåede d. 6. april ind til Azorerne med ni mand om bord. En anden redningsbåd drev senere tom ind på øerne. De to andre redningsbåde fandt man aldrig nogen spor af. I alt 29 omkom.

I 1923 frasælges tre skibe. MAGDALA (12. jan.) og DELAGOA (15. febr.) til Grækenland samt TRANQUEBAR til Tyskland. Det var en langsigtet strategi; der skulle skaffes penge i kassen, og flåden fornyes med motorskibe. Efter levering af to nybygninger fra Nakskov i 1926, ASTORIA og TACOMA, frasælges atter tre dampskibe, ARABIEN (7. april), TRANSVAAL (20. juni) og RHODESIA (7. juli) til det tyske rederi Globus. Desuden sælges også NATAL d. 20. jan. 1929 til Sverige, efter at Orient i 1928 havde modtaget endnu to nybygninger fra Nakskov, VICTORIA og COLUMBIA. Endelig blev OLYMPIA leveret i 1930.

Gør man status her 15 år efter rederiets stiftelse, er der forbavsende nok kun et dampskib tilbage af de oprindelige ti; der er dog tilgået to dampturbineskibe, men ellers er man gået over til motorskibe; det må betegnes som en særdeles hurtig omstilling. I disse år blev rederiet for øvrigt hårdt ramt af de dårlige tider, og flere af skibene blev lagt op. Således var BOLIVIA i 1930 gennem flere måneder oplagt i Japan med fuld besætning. Da omkostningerne i forbindelse hermed skønnedes for store, foretrak rederiet at tage en tabsbringende fragt for at få skibet hjem til oplægning.

Omsider frasælges d. 9. jan. 1933 det sidste dampskib, KINA, til ophugning i England, og endnu to motorskibe anskaffes fra Nakskov, TASMANIA i 1935 og WESTRALIA i 1937. Ved anskaffelsen af disse to moderne motorskibe besluttede man samtidig at afhænde de to dampturbineskibe, der med rederiets egne ord ikke havde været nogen succes; også det første motorskib, INDIEN, skiller man sig af med i 1937.

I 1934 mistede rederiet et af sine skibe, idet det kun seks år gamle VICTORIA strandede og totalforliste på Australiens kyst.

Ser man på navneskikken blandt de nytilkomne skibe, genkender man et træk fra ØK. Skibene opkaldes efter geografiske stednavne, og navnene ender alle på bogstavet -a. INDIEN danner selvfølgelig en undtagelse; de to turbineskibe fik sydamerikanske navne, muligvis fordi Orient på dette tidspunkt havde en del sejlads på Sydamerika. De næste fem ovenfor citerede skibsnavne henviser alle til lokaliteter på USA's vestkyst. Fire bynavne i området for udskibning af træ og tømmer samt navnet på en flod sammesteds.¹³ Det angiver således også, hvor skibene i disse år havde deres hovedbeskæftigelse, meget ofte i charter til Canadian Transport Co. for sejlads mellem British Columbia og Japan. Endelig antyder de to sidste skibe fart på Australien, hvortil en stor del af ladningerne med træ fragtedes.

Krigssejlads og krigstab

Ved 2. verdenskrigs begyndelse havde Orient seks skibe, der alle skibe indgik i udeflåden. Fire af skibene gik tabt under krigsperioden,



M/S TASMANIA. Under et ophold i Shanghai 1937 blev skibet udsat for et japansk luftbombardement. Man kunne ikke forlade havnen og stikke til søs, da en tyfon hærgede umiddelbart uden for kysten, men da bomberne begyndte at falde for tæt på skibet, lykkedes det dog at forhale nogle mil længere op ad floden. Ved Danmarks besættelse var skibets fører den kendte kaptajn H. C. Røder, bestyrelsesmedlem i Den Danske Skibsførerforening. Efter ankomsten til England rettede han over B.B.C. en appel til danske søfolk om at sejle skibene til allierede havne og gå i allieret tjeneste.

(Foto H&S)

M/S TASMANIA. During a call of port in Shanghai in 1937 the ship was subjected to a Japanese air bombardment. It was not possible to leave harbour and put out to sea because a typhoon was raging just off the coast, but when the bombs started falling too close to the ship it did manage to shift berth a few miles further up the river. At the time of the occupation of Denmark the ship's master was the well-known captain H. C. Røder, a member of the board of the Danish Shipmasters' Association. After his arrival in England he sent out an appeal over the BBC to Danish seamen urging them to sail their ships into allied harbours and to enter allied service.

(Photo DMM)

og med et tab på $\frac{2}{3}$ af sin flåde havde Orient den højeste tabsprocent blandt danske rederier.

TACOMA befandt sig den 9. april 1940 i Atlanterhavet på rejse fra Argentina til Danmark med foderstoffer, og man valgte at gå ind til Gibraltar, hvortil det ankom d. 17. april. England overlod en del af den danske tonnage til Frankrig, idet skibene blev sat i time charter til det franske fragtnævn, Transports Maritimes, og TACOMA blev sendt til Saigon efter en lading ris. Det befandt sig senere i Dakar, hvor det lastet med palmekerner blev skudt i brand 24. sep. 1940 af engelske skibe, og brændende blev det slæbt ud på Dakars red; da vraget senere drev ind mod land, blev det skudt i sænk, og det sunkne afmærket med en bøjle.

OLYMPIA og COLUMBIA blev begge beslaglagt i USA og gik begge tabt. (Se nærmere under omtalen af det enkelte skib).

TASMANIA var d. 9. april 1940 i charter til ØK og befandt sig i Atlanterhavet omtrent ud for Lissabon på rejse fra Dairen og Madras til Århus. Man valgte at søge ind til Falmouth i England, hvortil skibet ankom d. 11. april og derefter blev beslaglagt.

Skibet blev som TACOMA først sendt på en rejse til Saigon efter ris. I oktober 1942 blev det indsat i en langsomtsejlende konvoj (7 knob) bestående af 44 skibe fra Sydafrika til England med forsyninger. Ruten var planlagt vest og nord om Irland til Clyde. Under det andet ubådsangreb på konvojen ud for Nordafrika d. 28. okt. blev det britiske skib HOPECASTLE torpederet, og TASMANIA samlede alle 45 besætningsmedlemmer op. Under det fjerde



M/S WESTRALIA. Umiddelbart efter at værftet havde afleveret skibet efter prøveturen, og de indbudte gæster var sat i land, skete der et uheld med styregrejerne, således at der måtte tilkaldes bugserassistance for atter at bringe nybygningen ind til værftet.

(Foto H&S)

M/S WESTRALIA. Immediately upon delivery after its trial voyage, and after the invited guests had been set ashore, there was an accident with the steering gear. This meant that towing assistance had to be requested in order to return the newly built ship to the shipyard.

(Photo DMM)

angreb d. 30. oktober blev TASMANIA ramt af en torpedo i bagbords side. Der befandt sig på dette tidspunkt i alt 91 personer om bord. Nogle blev samlet op af det engelske BARON ELGIN og andre af det danske skib MANØ (rederiet Heimdal). De blev alle sat i land på Madeira. I alt omkom to af besætningsmedlemmerne fra TASMANIA og to af de tidligere reddede fra HOPECASTLE¹⁴.

ASTORIA og WESTRALIA sejlede begge for den australske regering under britisk flag frem til nytår 1944, hvorefter de fik tilladelse til at føre dansk flag igen.

ASTORIA var d. 9. april 1940 i charter til et britisk selskab for transport af fosfat mellem Nauru (øgruppen Carolinerne i Stillehavet) og australske havne. Det havde forladt Bunberry

på Australiens vestkyst d. 2. april 1940 i ballast. Den 10. april modtog kaptajnen et telegram fra de australske flådemyndigheder med opfordring til at gå ind til Sydney, hvortil det ankom d. 11. april, og hvor det efterfølgende blev beslågt. Første rejse gik til Shanghai med korn. Med undtagelse af en enkelt rejse til Aden og Beira (Østafrika) blev det derefter sat ind i Stillehavsfarten mellem Australien og det amerikanske kontinent.

WESTRALIA lå i havn i Aden fra d. 7. april og blev sat under britisk flag med Adens vâben. Det foretog rundrejser fra Australien til Ægypten og Indien med forsyninger til de australske styrker. I efteråret 1942 var det i fart udelukkende på australske havne og derefter indsat i Stillehavet.

T/S PARANA. Afleveret til Orient i 1921 og solgt i 1935. Skibet blev torpederet i 1942.

(Foto H&S)

T/S PARANA. Delivered to the Orient Steamship Company Ltd. in 1921 and sold in 1935. The ship was torpedoed in 1942.

(Photo DMM)



M/S ASTORIA. Samme år som det blev leveret, vakte skibet opsigt, da det foretog en rejse fra Vancouver til Yokohama med en særdeles stor ladning tømmer og derefter retur i ballast på 35 døgn og 11 timer, hvilket gav en gennemsnitsfart på 11,6 knob.

(Foto H&S)

M/S ASTORIA. The same year it was delivered the ship attracted a lot of attention when it undertook a voyage from Vancouver to Yokohama with a very big load of timber and then returned in ballast in 35 days and 11 hours, which gave an average speed of 11.6 knots.

(Photo DMM)



Efterkrigsårene og ændring af strategi

Rederiet Orient stod nu tilbage med en flåde på kun to skibe, og man måtte afvente afslutningen på erstatningssagerne, før man kunne tage endelig stilling til, hvilken kurs rederiet skulle følge. Som andre trampskibe blev også ASTORIA og WESTALIA pålagt at udføre kulrejser for Fragtnævnet til fragtrater, der lå væsentligt lavere end markedsraten.

I 1953 afsluttedes endelig de sidste erstatningssager. Selskabet fik for brug og tab af skibene udbetalt et beløb på omkring 30 mio. kr. De fire forliste skibe var bogført til 3,5 mio. kr., men hertil skal så lægges fem års manglende indtægter.

ASTORIA stod i 1954 foran større reparationer; navnlig maskineriet var stærkt udslidt og måtte i de seneste år gentagne gange repareres midlertidigt i udenlandske havne. Det blev derfor besluttet at sælge skibet og til erstatning kontrahere et nyt, TASMANIA, fra Nakskov Skibsværft til levering i 1957. Det kneb efterhånden sidst i 1950'erne at finde beskæftigelse for WESTRALIA, og i marts 1959 blev det lagt op i Nakskov; det lykkedes efterfølgende at sælge skibet i juli samme år.

Også for det nye TASMANIA viste der sig vanskeligheder med befragtningen. Allerede i 1961 var det ude af drift i over en måned på grund af manglende beskæftigelse, og det følgende år var det oplagt juli og august i Nakskov, men det lykkedes derefter at få det i time charter i de følgende år. Efter en større brand i lasten blev det sat ind på en sidste rejse i rederiets tjeneste til Japan, hvor det blev overtaget af de nye ejere juli 1973.

Dermed var det ikke slut med rederivirksomheden, for sammen med rederierne Motortramp og Norden deltog Orient i et partrederi, der d. 9. juli 1970 overtog en second hand bulk carrier, MORVEN.¹⁵ Der var også blevet oprettet et interessentselskab bestående af de tre rederier,¹⁶ og man begyndte at kontrahere bulktonnage i Japan. Det blev til i alt følgende 6 bulkskibe NORDTRAMP, NORDPOL, NORDKAP, NORDKYN, NORDHVAL, NORDGLIMT. Undervejs skiftede selskabet i 1976 navn til Nordtramp I/S.¹⁷ Senere indkøbtes den hos B&W byggede produkttanker NORDTRAMP.¹⁸

Orient havde allerede i de første efterkrigsår erkendt, at det var vanskeligt selv at operere med få skibe, og man havde med rederiet Norden indgået en aftale, der indebar, at Orient især skulle opkøbe aktier i Norden. Samarbejdet mellem de to rederier blev stadigt udbygget¹⁹; dels var Orient blevet hovedaktionær i Norden, dels skyldtes det personspørgsmål. I perioden fra 1940 til 1970 var Orients direktør Aage Tonboe, der havde været elev i ØK, og som i 1915 var fulgt med over i det nystiftede rederi.

I 1949 indtrådte Tonboe i Nordens bestyrelse, og da Tonboe i 1962 blev direktør i Norden, var det kun naturligt at Orient flyttede til Nordens bygning i Amaliegade fra sin hidtidige adresse i Dr. Tværgade 8, hvortil rederiet var flyttet efter de første år i Frihavnen. I 1994 kommer den endelige sammensmeltning i form af en fusion mellem de to rederier. Regnskabsmæssigt var det Orient, der fortsatte, men under Nordens navn.



M/S VICTORIA. Skibet havde de sidste to år været i time charter til et australsk fosfatkompagni, da det med en ladning fosfat under en voldsom storm strandede d. 5.10.1934 ved indsejlingen til Backstairpassagen på rejse fra Makatea-øerne til en plads i nærheden af Adelaide ved navn Wallaroo. Skibet blev slået læk, stævnen blev gennemskåret, og skibets overbygning hurtigt ødelagt af søerne; også maskinen var blevet stærkt beskadiget. Tre tilkaldte bugserskibe måtte opgave at få slæbeforbindelse. D. 8.10 forlod besætningen på 31 mand skibet, og man opgav yderligere forsøg på at bjærge det, da det efterhånden var slået til totalt vrag. Det formodedes, at ulykken skyldtes uforsigtig navigering.

(Foto H&S)

M/S VICTORIA. The ship had been in time charter to an Australian phosphate company for two years when it stranded with a cargo of phosphate during a violent storm on 5th October 1934. It happened when the ship was entering The Backstairs Passage on its way from the Makatea islands to a place called Wallaroo, near Adelaide. The ship sprang a leak, the stem was cut through, and the superstructure was quickly destroyed by the waves. The engine too was badly damaged. Three towboats tried and failed to get a towing hold. On 8th October the crew of 31 left the ship and further efforts to salvage the ship were abandoned, as by now it had been totally wrecked. It is assumed that the accident was caused by careless navigation.

(Photo DMM)

SKIBSLISTE

INDIEN (II). Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 2. (søs. 26.6.1920) afleveret 23.10.1920 til Orient. 8750 dw; 5702 gt, 3583 nt; 390'7" x 53'2" x 33'7". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6250. 3100 ihk. 2 skruer. Shelterdæk (awningdæk). Passageraptering. 3 master. 4 samsonposter.

Solgt 14.4.1937 til Odd Godager, Oslo, uden navneændring. (Dette rederi havde også tidligere købt ØK-skibene SELANDIA og FALSTRIA). Solgt 1938 til Skibs-A/S Tropic, Oslo, og omdøbt TROPIC SEA. Solgt juni 1939 til Rederi-A/S Vindeggen, Oslo, og omdøbt VINDEGEN. På rejse med hvide Sydney – Philadelphia blev det 18.6.1940 kapret i Atlanterhavet af en tysk hjælpeprydsler. Med den norske besætning som fanger førtes skibet mod spansk havn, men da en engelsk ubåd dukkede op, sænkede tyskerne det kappede skib med sprængladninger i Biscayabugten. Nordmændene kom på forskellig vis alle i land i Spanien.

BOLIVIA. Bygget af F. Schichau, Danzig. Afleveret (anm.) 15.7.1921 til Orient.

10.600 dw, 5497 gt, 3425 nt; 398'7" x 55'9" x 29'1". Damp turbine. (2 turbiner gearet til en aksel). 2400 hk. Shelterdæk (awningdæk). Passageraptering. 2 master. 2 samsonposter.

Efter at skibet gennem et par år havde været oplagt i Nakskov, solgtes det 12.1.1935 til Dampskibs-A/S Henneseid, Skien, og omdøbtes BJÖNN. Sænket 9.12.1941 af allierede fly ved Hustadsvika på rejse med malmerts fra Trondheimfjorden – Danzig.

PARANA. Bygget af F. Schichau, Danzig. Afleveret (anm. / reg.) 27.8.1921 / 14.9.1921 til Orient.

10.600 dw, 5497 gt, 3425 nt; 398'7" x 55'9" x 29'1". Damp turbine. (2 turbiner gearet til en aksel). 2400 hk. Shelterdæk (awningdæk). Passageraptering. 2 master. 2 samsonposter.

Solgt 25.5.1935 til L. Gastos, Ithaca, og omdøbt KASTOR. Torpederet af tysk ubåd 1.8.1942 nordøst for Trinidad på rejse Table Bay – Trinidad.

ASTORIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 26), (søs. 19.1.1926) afleveret 27.4.1926 til Orient.

8191 dw, 4494 gt, 2647 nt; 379'6" x 53'3" x 25'3". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 2800 ihk. To skruer. 10,5 knob.

Shelterdæk (awningdæk). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. Ti 3-tonns bomme og en 15-tonns. Besætning 33-34.

Overtaget april 1940 af den australske regering, men sat under britisk flag og bestyret af rederiets agent, Gibbs, Bright & Co., Sydney. Tilbageleveret 22.12.1945 i Australien.

Kollideret i Atlanterhavet 20.6.1946 med amerikansk skib. Grundstødt 24.11.1946 i Vejle Fjord. Vinteren 1947 fik skibet under transport af kul til Danmark alvorlige isskader, der medførte, at det var ude af drift i seks uger. Efter afslutningen af en større reparation blev det genindsat i drift i januar 1951. På rejse i ballast Ålborg – Kristiansand grundstødte det 11.9.1951 i usigtbart vejr på klipperne ud for Kristiansand. Man havde gentagne gange forsøgt at lodde vanddybden, men ekkoloddet virkede ikke. Da skibet grundstødte med en fart af 10 knob, var bundskaderne ret betydelige, og det blev slæbt til Ålborg for reparation. Der forestod dog et retsligt efterspil, der resulterede i, at ud over bjærgelønnen til to bjærgningsselskaber fik også det norske forsvarsministerium tilkendt et beløb på 200.000 kr. i bjærgeløn. Det kom først i fart igen ultimo november.

Solgt 30.10.1954 til Oliseal Compañia de Naviera Ltda, Puerto Limon, Portugal, og omdøbt PANAGHIA. Ankom 15.2.1960 til La Spezia for ophugning.

TACOMA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 28), (søs. 29.7.1926) afleveret (anm. / reg.) 2.10.1926.

8240 / 9100 dw, 4482 / 5905 gt, 2712 / 3637 nt; 379'8" x 63'3" x 25'3". Diesel 6150 M. To 6 cyl. 4-takts B&W. 2800 ihk. To skruer. 10,5 knob.

Shelterdæk (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master.

Overgået april 1940 til Ministry of Transport, London. Overtaget 10.7.1940 i Dakar af Vichyregeringen ved Frankrigs kapitulation. Skudt i brand og sænket 24.9.1940 af engelske krigsskibe. Fire omkom.

M/S COLUMBIA blev bygget på Nakskov Skibsværft i 1928 og var i fart for Orient indtil 2. Verdenskrig, hvor det blev overtaget af US War Shipping Administration og omdøbt til SIR HUON. Den 30.8.1942 blev det torpederet af en tysk ubåd og sank i nærheden af Trinidad.

(Foto H&S)

M/S COLUMBIA was built in 1928 at Nakskov Skibsværft and delivered to Orient. It sailed for the company until the Second World War when US Shipping Administration took over the management and the ship was renamed SIR HUON. On the 30.8.1942 it was torpedoed by a German u-boat and sank in the vicinity of Trinidad.

(Photo DMM)



M/S TASMANIA. Først med dette skib får Orient et skib med sammenbygget midtskibsbygning. De øvrige motorskibe var førkrigsskibe og havde følgelig, som det var skik og brug, en delt overbygning.

(Foto H&S)

M/S TASMANIA. With this ship for the first time the Orient Steamship Company got a vessel with a midship superstructure which was built together. The other motor vessels were pre-war models and therefore they had split superstructures, as was the tradition.

(Photo DMM)



VICTORIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 34), (søs. 5.5.1928) afleveret 26.6.1928 til Orient. 8200 dw, 4500 gt, 2747 nt; 3847" x 544" x 24'6". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 3000 ihk To skruer. 11 knob. Besætning 31. Shelterdæk. (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Sunket 5.10.1934 efter strandning ved Porpoise Head, Australien, på rejse Makatea – Wallaroo.

COLUMBIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 35), (søs. 10.11.1928) afleveret 22.12.1928 til Orient. 8175 / 9200 dw, 4488 / 6049 gt, 2738 / 3760 nt; 3847" x 544" x 24'6". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 3000 ihk. To skruer. 11 knob. Shelterdæk. (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Skibet befandt sig d. 9.4.1940 i søen på rejse til New York, hvortil det ankom 18. april. Det blev derefter oplagt i Baltimore. Overtaget 30.3.1941 af US War Shipping Administration, og omdøbt SIR HUON (hjemsted Panama). Bemandet 12.7.1941 i Baltimore. Kom fra USA på en rejse til Mellemøsten og havne ved Det Indiske Ocean; på hjemturen blev det torpederet 30.8.1942 af en tysk ubåd ud for Guyana på rejse Port Elisabeth – Trinidad med stykgods. Skibet sank på et kvarter, men besætningen kom i bådene og satte kursen mod Trinidad. Den 6. sept. blev de samlet op af et forbigående skib.

OLYMPIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 40), (søs. 22.10.1929) afleveret 18.10.1930 til Orient. (Skibet var færdigbygget kort før jul 1929, men blev på grund af det dårlige fragtmarked oplagt i Nakskov og ikke officielt afleveret før ti måneder senere). 8200 / 9200 dw, 4488 / 6049 gt, 2734 / 3760 nt; 3847" x 544" x 24'6". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 3200 ihk. To skruer. 11 knob. Shelterdæk. (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Oplagt i Sydhavnen, København, medio juni 1932 – medio okt. 1932. Skibet befandt sig d. 9.4.1940 i Atlanterhavet på rejse til Boston. Det forsejlede derefter 17. april til New York, hvor det foreløbig blev oplagt. Overtaget 30.3.1941 af US War Shipping Administration, og omdøbt SNARK

(hjemsted Panama). Bemandet 12.7.1941. Minesprængt og totalforlist 24.2.1941 ved Noumea, Ny Caledonien, med amerikansk besætning om bord (ingen omkom). "Skibet sank på lægt vand og kunne sikkert have været bjærget, hvis ulykkesstedet havde været nærmere civilisationen."

TASMANIA (I). Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 67), (søs. 24.8.1935) afleveret 9.10.1935 til Orient. 8300 dw, 4460 gt, 2684 nt; 390'8" x 56'4" x 24'9". Diesel. To 5 cyl. 2-takts B&W 550-VF-90. 3700 ihk. To skruer. 13 knob. Besætning 35. Shelterdæk (OSD). (Blev i 1940 på udenlandsk værft ændret til awningdækker). 12 passagerer. 5 lastrum. 5 luger. Køleanlæg. 2 master. 2 samsonposter. Ti 5 tons bomme og en 25 tons. Overtaget april 1940 af Ministry of War Transport, London. Bestyret af Thos. Brocklebank Ltd., Liverpool. 24. jan. 1941 beskadiget af engelsk mine ud for Skotland. Slæbt til Middlesbrough for reparation. På rejse i konvoj med stykgods Freetown – England torpederet af tysk ubåd 30.10.1942.

WESTRALIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 76), (søs. 5.12.1936) afleveret 16.1.1937 til Orient. 9020 / 8100 dw, 6455 / 4568 gt, / 2745 nt; 4154" x 56'5" x 24'10". Diesel. To 5 cyl. 2-takts B&W 550-VF-90. 4000 ihk. To skruer. 13 knob. Besætning 35. Shelterdæk (OSD/CSD). 10 passagerer. 5 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Ti 5 tons bomme og en 25 tons. Overtaget april 1940 af Ministry of War Transport i Aden. Bestyret af British India Steam Navigation Co Ltd, London. Ingen navneændring, men hjemsted bliver Aden. Det sættes i charter til den australske regering med Westralian Farmers Ltd som administrator. Tilbageleveret 4.3.1946 i England. På rejse Århus – Nakskov i ballast, da skibet med lods om bord sejlede i den minestrøgne rute i Storebælt, blev det 15.4.1947 beskadiget ved en minesprængning, hvorved bl.a. styremaskinen sprængtes. Den 17. april ankom det til Nakskov under bugsering og forlod atter værftet 21.10.1947. Solgt juli 1959 til Olistim Navigation Co. Panama / Monrovia, og omdøbt TOULA (hjemsted Beirut). Rapporteret solgt til ophugning i Kina 30.6.1970.

TASMANIA (II). Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 146), (søs. 21.3.1957) afleveret 28.6.1957 til Orient. 10.900 / 9610 dw, 7727 / 5321 gt, 3016 / 4744 nt; 471' x 60'11" x 26'1". Diesel. 6 cyl. 2-takts B&W 674-VTBF-140. 7290 ihk. 15 knob.

Shelterdæk. (OSD/CSD). 8 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 1 lademast. 2 samsonposter. Tolv 5 tons bomme. En 12 tons. En 28 tons.

Kolliderede 14.4.1971 i Den engelske Kanal med et liberiesk skib. Ved sammenstødet blev skibet stærkt beskadiget i mandskabsapteringen, og to besætningsmedlemmer omkom, da ankeret fra det andet skib borede sig

ind i et af kamrene på TASMANIA. På rejse fra Djibouti til Rotterdam og Hamburg med hørfrøkager måtte det 19.1.1973 søge nødhavn i Cape Town for slukning af brand i lasten. Rejsen blev først genoptaget 23. marts og afsluttedes 27. april i Hamburg.

Solgt til overtagelse i Japan 19.7.1973 til Compañia Carica S.A., Panama, og omdøbt VORI (hjemsted Piræus). 4.9.1978 forladt af besætningen, da der udbrød brand i maskinrummet, medens skibet lå ud for Abidjan i Vestafrika. Skibet udbrændte totalt og ankom i slæb til Bilbao 29.6.1979 for ophugning.

KILDER

Ole Stig Johannesen: ØKs skibe, 2003.
Ole Stig Johannesen: D/S Norden. Rederikoncernens flåde, 2008.

H. C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance I-II, 1962.
Chr. Tortzen: Søfolk og skibe I-IV, 1981-85.
Diverse årsberetninger fra D/S Orient A/S.

NOTER

- 1 Overskriften motorskibene skal ikke forstås bogstaveligt, for også de to dampurbineskibe medtages i oversigten, såvel som der er et tilbageblik på de første dampskibe.
- 2 Som rederiflag valgtes et flag svarende til ØK's men med omvendte farver, altså et hvidt anker på en blå baggrund. Skorstensfarven var sort, senere med et hvidt bælte. På fotos taget tidligere end 1926-27, ses dette hvide bælte ikke.
- 3 Den meget energiske og dygtige Chr. Schmiegelow var en af de to initiativtagere til oprettelsen af rederiet Torm i 1889, men allerede efter en halv snes år tilbød H. N. Andersen, ØK's stifter, ham en stilling som leder af ØK's skibsafdeling, men han fortsatte dog samtidig som bestyrelsesmedlem i Torm.
- 4 Som kuriosum kan nævnes, at Orients unge medarbejdere hver dag måtte gå turen fra Frihavne til ØK's hovedsæde for at få bindende underskrifter.
- 5 For nærmere beskrivelse af disse skibe henvises der til Ole Stig Johannesen: ØKs skibe, 2003.
- 6 Således blev der for 1916 udbetalt 65 % og 80 % for 1919.
- 7 Det blev aldrig helt klarlagt, hvad de kostede. Det er for øvrigt bemærkelsesværdigt så få informationer, der findes om disse to skibe.
- 8 Bankpakken var på 100 mio. kr., af hvilke staten garanterede for 40 mio., Nationalbanken for 25 mio., ØK for 20 mio., og selskabet Store Nordiske for 5 mio. kr. Kompagniet lånte ganske vist beløbet i Nationalbanken, men da det også var stærkt engageret i andre arrangementer, var fortjenesten på 7,5 mio. kr. ved salget af aktieposten et særdeles kærkommen tilskud til økonomien.
- 9 Det følgende afsnit baserer sig på H. C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Fremstillingen af disse to stormløb mod Orient er dog ikke helt klar.
- 10 Udbetalingen var aktier på nominelt 7,5 mio. kr. til en kurs af 320, hvilket betød en udbetaling på 24 mio. kr. Orient måtte derefter nedskrive aktiekapitalen til 2,5 mio. kr.
- 11 Tanken var at sælge de to turbineskibe, danne et nyt selskab på basis af de resterende skibe, og dernæst likvidere Orient.
- 12 Således kan nævnes rederiet Norden, og hermed begyndte et livsvarigt bekendtskab mellem de to rederier. Bl.a. kan også nævnes rederiet Torm, der overtog en post på nominelt 150.000 kr., og som året efter øgede til 375.000 kr. I den nyvalgte bestyrelse (1924) indtrådte godsejer A. Reimann, der i 1925 stiftede rederiet Motortramp.
- 13 Flodnavnet er Columbia.
- 14 Om krigssejlad med TASMANIA se bl.a. H. Bødker Knudsen: Krigssejler, p. 35-36.
- 15 Partrederiet af 18. juni 1970. Skibet solgtes atter 25. januar 1973. For nærmere omtale af dette skib henvises til Ole Stig Johannesen: D/S NORDEN. Rederikoncernens flåde. 2008.
- 16 I/S af 15. april 1972.
- 17 For disse skibe henvises der ligeledes til den nævnte bog D/S NORDEN.
- 18 Købt 10. juli 1991. Skibet var bygget i 1986 til et kommanditselskab og havde været i charter til Nordtramp I/S.
- 19 Som tredjepart optrådte rederiet Motortramp, der efter mangeårige opkøb var blevet hovedaktionær i Orient. For nærmere om rederiets fortsatte virke henvises til den nævnte bog om Norden.

When the Orient changed from steam to diesel

– a look at the new motor vessels

SUMMARY

When the Danish East Asiatic Company (ØK–EAC) wanted to rid themselves entirely of their steamships in order to switch exclusively to motor vessels, they established a new firm for the purpose – the Orient Steamship Company Ltd., and sold 10 steamships to the new company. If the new shipping company showed poor results it would not influence the EAC's accounts, and if it went well the company could take its share of the credit. What is more, this arrangement ensured that the EAC always had access to extra tonnage. The newly established shipping company actually managed very well, and in 1920 it had the first new motor vessel, INDIA, delivered from EAC's shipyard in Nakskov.

The company did, however, have another go at using steamships, purchasing two steam turbine ships, just as many other shipping companies did at that time. In the 1920's a group of speculators tried to take over control of the company in order to milk it of its assets. The coup failed, however, thanks to the intervention of many other shipping companies, who purchased shares in the company.

In 1922 EAC pulled out of the company, which then became an independent firm. More motor vessels were acquired in the following years, the steamships as well as the two steam turbine ships were sold, and by the beginning of World War 2 the Orient Steamship Company was operating a fleet of six motor vessels, four of which were lost in allied service during the war. Only the ASTORIA and the WESTRALIA were delivered back after mainly being used in the traffic to Australia and the Pacific.

The shipping company's last newly built ship, TASMANIA was delivered in 1957 and sold again in 1973. After this the Orient Steamship Company entered into collaboration with the shipping companies MOTORTRAMP and NORDEN, which it also shared an office building with. They jointly set up a bulk ship company, NORDTRAMP I/S, which had mainly Japanese-built tonnage. In 1974 the Orient merged with the NORDEN shipping company.

Første danske rejse til Sankt Croix med skibet ENIGHEDEN 1733-1734

Erik Gøbel er cand.mag. og seniorforsker på Rigsarkivet. Han har i mange år forsket i bl.a. dansk kolonihistorie og Øresundstolden og udgivet adskillige værker om emnerne. Til Handels- og Søfartsmuseets årbøger har Erik Gøbel skrevet flere artikler om handelen og besejlingen af kolonierne – især de vestindiske.

Ved traktat af 15. juni 1733 solgte Frankrig den vestindiske ø Sankt Croix til Danmark. Frankrig havde aldrig helhjertet søgt at kolonisere og opdyrke øen, så i 1733 var den kun beboet af et halvt hundrede britiske familier, der fortrinsvis ernærede sig ved at fælde den frodige oprindelige skov. Da Frankrig ydermere ønskede dansk neutralitet i det aktuelle spørgsmål om den polske tronfølge, lod man danskerne købe Sankt Croix for 164.000 rigsdaler.

Sammen med Sankt Thomas og Sankt Jan udgjorde Sankt Croix nu Dansk Vestindien. Øen, som er på størrelse med Møn, var stort set uopdyrket, og der forestod Vestindisk-guineisk Kompagni, som administrerede kolonien på kongens vegne, en stor opgave med at kolonisere den nye ø og opdyrke den med sukkerrør. Man havde dog nogen erfaring deri fra de mindre øer Sankt Thomas og Sankt Jan, hvor danskerne havde været fra henholdsvis omkring 1670 og 1718 og efterhånden havde

fået disse to øer opdyrket. Frederik Moth, der var en energisk viceguvernør på Sankt Thomas, blev af kompagniet udnævnt til guvernør på Sankt Croix, der snart blev opmålt og udstykket i plantagegrunde, som aktionærene fik tildelt med henblik på opdyrkning. Ved erhvervelsen af Sankt Croix opnåede man den længe attråede udvidelse af kolonien med god agerjord.

Nedenfor gengives Carl Horns rapport om skibet ENIGHEDENs rejse 1733-1734 fra København til Sankt Thomas og om danskernes første færd til den nyerhvervede Sankt Croix.

Carl Horn var nyudnævnt inspektør over de kongelige plantager, som skulle anlægges på Sankt Croix. Efter ENIGHEDENs ankomst til kolonien gik han i gang med det krævende arbejde, men døde allerede den 10. september 1737 på Sankt Thomas, hvor han blev begravet.¹ På denne ø var hans broder Johan Horn vicekommandant.

Skibet ENIGHEDEN var en fregat, men blev også kaldet en hækbåd, på 81 kommercelæster (å cirka 2,6 tons), bestykket med 8 kanoner og 4 svingbasser,² og må have haft en besætning på cirka 40 mand. Den var befragtet af Vest-

1 Kay Larsen, *Dansk-vestindiske og guineiske Personalie og Data*, (seddelkartotek på Kongelige Biblioteks læsesal).

2 Mindre kanon, der kan drejes om en tap.



ENIGHEDENS sejlroute til St. Croix
1733-1734



indisk-guineisk Kompagni, og i 1730, 1731 og 1732 gjorde den tre rejser frem og tilbage ad den direkte rute mellem København og Dansk Vestindien, inden den stævnede ud påny i 1733. Skibets sidste tur til Vestindien fandt sted i 1737-1738, hvor det på hjemrejsen brændte op ved Newfoundland den 10. maj 1738, men hvor alle ombordværende blev reddet. (Både før og senere sejlede andre skibe ved navn ENIGHEDEN i fart på Dansk Vestindien).³

Kaptajn om bord på rejsen 1733-1734 var Peder Jensen Giested. Han havde derpå kommandoen på vestindiefarerne SANKT ANDREAS, der afsejlede i maj 1735, og GREVINDEN AF LAURVIGEN, som afsejlede i april 1736 mod Sankt Thomas. Der døde Peder Jensen Giested den 19. juni samme år.⁴

Ladningen fra København på ENIGHEDEN i 1733 var 5.626 rigsdaler værd. Den bestod blandt meget andet af 20.000 hollandske mursten, 79 stænger jern og 100 tønder oksekød, foruden smør, øl, søm, håndlygter, donkrafte, skjorter, save og skrivematerialer. Det værdifuldeste var de forskellige slags fødevarer og de forarbejdede varer. Alt i alt var der tale om en ganske typisk ladning.⁵ Som noget specielt havde man en ingeniør med, som

skulle forestå opmålingen og udstykningen af Sankt Croix, samt 18 medlemmer af brødermenigheden i Herrnhut, der skulle missionere i Vestindien.

Det kan tilføjes, at også ladningen, som ENIGHEDEN hjemkom med fra Vestindien til København i december 1734, var helt typisk for tidens returlaster. Den bestod af godt et par hundrede tons rå sukker og knap to tons bomuld.⁶

Men nu til det maritime.⁷ Var ENIGHEDEN et tidstypisk fartøj i vestindiefarten på sin tid, var rejsen 1733-1734 det til gengæld ikke. Et normalt vestindietog tog ni måneder, fordelt på tre måneders udrejse, tre måneders ophold i Vestindien og tre måneders hjemrejse. ENIGHEDEN, der afsejlede fra København den 3. december 1733, var imidlertid så uheldig med vintervejret, at man måtte tilbringe tre måneder indblæst i Norge – en kedelig forskel fra den uge eller to, man gerne benyttede til at proviantere og eventuelt trimme skibet i norsk havn, men et udmærket eksempel på, at søfarten var undergivet naturkræfterne, som kunne betyde endog store afvigelser fra det normale sejlmonster.

Da ENIGHEDEN endelig kom af sted fra Norge, satte man kursen gennem Kanalen, og selve overfarten til Sankt Thomas varede præcis tre måneder. Opholdet i vestindisk havn varede for ENIGHEDEN kun to måneder,

3 Rigsarkivet, Vestindisk-guineisk Kompagni 24 (herefter forkortet VgK); VgK 299; VgK 468; VgK 204; VgK 206; Kongelige Bibliotek, Ny kgl. Samling, 426a, folio (Peder Mariager, *Een saavidt mueligt fuldstændig Historisk Effterretning Extraheret af Det Vest-Indiske og Guineiske Compagnies Archiv, Bøger og Protocoller...*, 1753).

4 VgK 204; VgK 24; Peter Mariager (se note 2); Kay Larsens-data (se note 1).

5 VgK 300; VgK 204; Erik Gøbel, *Danish Trade to the West Indies and Guinea, 1671-1754*, i *Scandinavian Economic History Review* bd. 31, 1983, s. 21-49.

6 VgK 469.

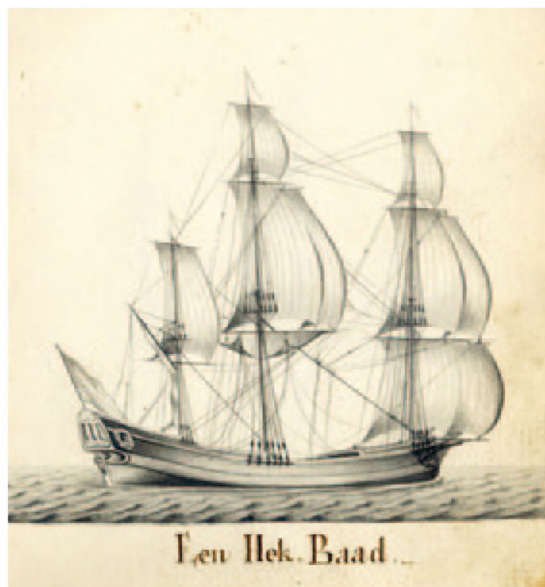
7 Erik Gøbel, *Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807*, i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1982, s. 5-53; Erik Gøbel, *Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838*, i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1991, s. 37-72.

nemlig fra 11. juni til 12. august 1734. Rejsen hjem over Atlanten varede de gennemsnitlige godt tre måneder, idet man ankom til København 27. november 1734. I lasten lå 669 store fade rå sukker og et parti bomuld. Losningen foregik præcis et år efter, at ENIGHEDEN var sejlet ud fra København.

Da skibet var kommet velbeholdent til Sankt Thomas i sommeren 1734, tog Carl Horn kort efter til den nyerhvervede Sankt Croix, som ligger et halvt hundrede kilometer sydligere. Efter at have rekognosceret og være vendt tilbage til Sankt Thomas sendte Horn det følgende uddrag af sin journal hjem til myndighederne i København. (Hvad der senere skete på Sankt Croix er kort omtalt som afslutning på artiklen).

Horns originale rapport ligger i Rentekammerets vestindisk-guineiske kontors arkiv i Rigsarkivet. Den pågældende pakke bærer betegnelsen: Diverse dokumenter og breve angående de kongelige sukkerplantager på Sankt Croix 1733-1752, Rapporter og breve angående plantagerne.⁸

Rapportens tekst er her gengivet med moderne retskrivning og tegnsætning. Enkelte ord er uden videre ændret til nutidigt dansk, således er "digt" ændret til tæt og "val" til kyst. Andre gamle ord og vendinger er bibeholdt for tidskolorittens skyld, og i et vist omfang forklaret i noter. Forkortelser er opløst, og en del gange er ordet "og" udeladt i opremsninger. Ord tilføjet af udgiveren er sat i skarpe parenteser.



"Een Hek Baad", eller en mindre fregat. Her ses den tegnet af en af brødrene og søofficererne Hans Henrik og Andreas Henrik Stibolt fra deres fælles bog: "Samling af Alle=Slags Skibe=Fahrtøyer Joller og Baad" fra ca. 1760, der befinder sig på Handels- og Søfartsmuseet.

"Een Hek Baad" – a square sterned vessel, or a smaller merchant frigate drawn by one of the brothers and naval officers Hans Henrik and Andreas Henrik Stibolt in their joint book "Samling af Alle=Slags Skibe=Fahrtøyer Joller og Baad" from the 1760s now in the Danish Maritime Museum.

⁸ Rigsarkivet, Rentekammeret 2249.33. Guvernør Frederik Moths rapport om turen til Sankt Croix, dateret 17. juli 1734, findes i VgK 99.

Første tekstsider af
 Carl Horns rapport
 af 24. juli 1734 til
 Rentekammeret.
 Tilsyneladende er de
 fjorten sider skrevet i
 Horns egen smukke
 håndskrift.

(Rigsarkivet,
 Rentekammeret 2249.33).

First page of the text
 of Carl Horn's report of
 24th July 1734 to the
 Exchequer. Apparently
 the 14-page text is
 written in Horn's own
 beautiful handwriting.

(The Danish State Archives,
 Chamber of Revenues 2249.33)

**Alleründerdanigste
 Journal-Extract**

Overt de mere verdigste Postter som vaa Kjøben fra Kiben,
 Hafn, og tilføit Thomas i America, med Stibet Enigheden,
 føredes af Capitain Peder Jensen Gusted, er forrefalden:

ANNO. Datis
 1734.
 Noyembr 9.

Den Morgnu giordt Stibet Enigheden sig lod sig
 Compagniets Flag, og Engleth i gennem Ribungafus Told-
 bond Com Horken Stibet, og lagde sig sigt under Castell-
 Tjendten, og blest det med en Storm of S.W. till N.W.
 og maatte stude 3/4 part ind af Anker - Tjend.

12. Blest en Storm Storm. Samme Dag end 11 Stibet kom
 Joor Cancellie Raad Krojer, St Herman von Lengerken
 Klocker, og Loagolder St Marriager inden Stibe doot
 for at münstte Stibe. Solitit, og Compagniets Ordiatur
 Joor da blev sigt Flag, Tiumpel og Gør, D, og end Joor
 boot gang blev sigt 5 Canon. Stib, og Høog Flag Tiumpel
 og gør sigt

17. Den Morgnu Horken St blest en Storm Storm som
 tinnuende den fante Dag, saa at der maatte sigt sigt
 Raarun, Dog Hillede Stormen sig om Hatten igen

18. kom en 4 laste fram om boot, for at Udleden of som sag.
 nicts Gør 12 Sigter Brøder 200 Gindter Opstunde Sand-
 Pagar, og Horken Stibet besauter for balnural, og ind om
 U. sigtbar Dend. saa at da med Stibet Udseude 88 Mand
 bysacunde of Stibe solit og andron Compagniets Ordiatur,
 Hør, og Hør sigt sigt speciale Houelle Litra inden
 journalering, ikke for Joor Transon og Gør Hilde
 eller Hilde Kommat ind Stibet.

21. Joor Datis Anker og Engleth inden for 3 Croner og sigt
 Flag. Flag og sigt sigt 5 Canon. Stib, om Hør medvagn
 Hør Datis sigt. Tan ind Anker, og giordt alle sigt sigt
 til at sigt, og sigt om Aftanen Chalipen paa sin

Allerunderdanigste journallekstrakt *fra den 9. november anno 1733 til den 24. juni anno 1734*

*Allerunderdanigste journallekstrakt over de mærkværdigste poster,
som på rejsen fra København og til Sankt Thomas i Amerika med skibet ENIGHEDEN,
førtes af kaptajn Peder Jensen Giested, er forefaldet*

9. november [1733]

Om morgenen gjorde skibet ENIGHEDEN sig løs ved kompagniets plads⁹ og sejlede igennem Københavns toldbodsbom klokken 12 slet¹⁰ og lagde sig under Kastelpynten. Og blæste det med en storm af SVtNV, og måtte stikke $\frac{2}{3}$ ud af ankertovet.

14. november

Blæste en stærk storm. Samme dag ved 11 slet kom herr cancelliråd Krøyer,¹¹ Sr Herman von Lengerken Kløcker¹² og bogholder Sr Mariager¹³ inden skibs borde for at mønstre skibsfolket og kompagniets betjente. Hvor da blev hisset flag, vimpel og gøs.¹⁴ Og ved deres bortgang blev fyret 5 kanonskud, og strøg flag, vimpel og gøs igen.

9 Vestindisk-guineisk Kompagnis plads lå på Christianshavn mellem Torvegade, Strandgade og havneløbet.

10 Præcis.

11 Lorentz Krøyer var hovedparticipant i Vestindisk-guineisk Kompagni.

12 Herman Lengerken Kløcker (1706-1765) var københavnsk grosserer og hovedparticipant i Vestindisk-guineisk Kompagni.

13 Peder Mariager (1695-1764) var Vestindisk-guineisk Kompagnis daglige leder.

14 Mindre flag, der anbringes forude, især på bovsprydet.

17. november

Om morgenen klokken 8 blæste en stærk storm, som kontinuerede den hele dag, så at der måtte stryges underræerne. Dog stillede stormen sig om natten igen.

18. november

Kom en 4 læsters pram om bord for at udlosse af kompagniets gods 12 tylvt¹⁵ brædder og 200 bundter splittede båndstager,¹⁶ eftersom skibet befandtes så belemret og udi en usejlbart stand, så at de med skibet udsendte 88 mænd, bestående af skibsfolk og andre kompagniets betjente, efter hosfølgende specialrulle litra [intet litra anført] videre formelding, ikke for deres personer og gods kunne ellers blive rummet udi skibet.

21. november

Hissede vores anker og sejlede uden for Trekroner og hissede blåt flag¹⁷ og fyrede et kanonskud. Om eftermiddagen stak vores pligt-

15 1 tylvt er 12 styk.

16 Flækkede unge skud af hassel, pil eller lignende, beregnet til tøndebånd.

17 Signalflaget "Blå Peter" betød, at skibet var klar til afsejling, og at alle skulle komme om bord.

tov¹⁸ udi ankeret og gjorde alle ting klar til at sejle. Og hissede vi om aftenen chaluppen på siden af skibet. Og var det en stærk kuling af VSV og SV om natten.

23. november

Blev ligeledes en stærk storm af en søndenvind og med megen regn. Så måtte vi og stryge vores underræer.

24. november

Om morgenen klokken 4 strøg vores stænger, og blæste det en stærk storm med megen hagl og sne. Og gjorde vi vores pligtanker parat til at falde. Den storm kontinuerede hele dagen og var meget hård om natten.

25. november

Hissede vores stænger og ræer op igen. Og var vinden SSV med laber kuling og megen tyk luft.

27. november

Om morgenen blev artiklerne¹⁹ oplæst for folket.

3. december

Lattede vi vores anker på Københavns red, da vinden var SO, og om morgenen klokken 9 gik vi – under Guds ledsagelse – til sejls. Og var skibet ENIGHEDEN bemandedt udi alt med skibsfolk og passagerer: 88 mand stærk,

hvoriblandt er 7 koner og 6 børn. Og var skibet dybgående 13 fod agter og 11 fod fortil [og] berustet med 8 kanoner og 4 små falkonetter.²⁰ Passerede vi da samme middag klokken 12 slet Kronborg fæstning og saluterede samme med 3 kanonskud. Om eftermiddagen klokken 2 passerede vi Kullen, da vinden var SSO, og [vi] måtte rebe alle vores sejl. Samme aften fik vi Nidingens²¹ fyr i sigte 2 mile fra os.

4. december

Om morgenen klokken 8 fik vi Skagen udi sigte. Og var det den samme dag en meget stærk kuling.

5. december

Om morgenen klokken 9 fik vi Norge i sigte, [men] distancen ubekendt formedelst diset luft. Om eftermiddagen klokken 2 fik en lods om bord, navnlig²² Elling, og kom vi tæt ind under landet ved Tromøy sund.²³ Klokken 4 faldt det helt udi stille, så at vi måtte bugser og varpe ind fra søen – og kom først klokken 10 om aftenen til ankers udi Tromøy sund, og fortøjede vi vores kabeltov. Om natten var vinden ganske vestlig.

6. december

Om eftermiddagen kom et engelsk skib ind i samme havn, ligeledes for modvinds skyld, og var det kommet fra Danzig og destineret til Spanien.

18 Tov til pligtankeret, som var et svært anker til brug som reserveanker.

19 Skibsartiklerne, som regulerede forholdene om bord.

20 Småkalibret bronzekanon.

21 Lavt skær på Kattegats svenskekyst.

22 Ved navn.

23 I skærgården ud for Arendal på Norges Skagerrakskyst.

Skibs=Article/

Hvorefter



Christian
~~Frederick~~ den *Sjette*

Fjerde af Guds Raade/
Konge til Danmark og Nor-
ge/de Benders og Gothers/ Hertug
udi Sleisvig/ Holsten/ Stormarn og Dyt-
mercken/ Greve udi Oldenborg og Delmen-
horst/ Allernaadigst vilde/at alle og enhver/

maa vel Ober-og Under=Officerer / som Gemeene / baade Civil- og
Militair=Betienter/ som Boris Octroyerede Vest=Indiske og Guineiske
Compagnie til den Vest=Indiske og Guineiske Handel / enten allerede
haver antagen eller herefter antager / og med deris Skibe og Fartoy
paa Vest=Indien og Guinea farer / sig paa alle Reiser som bemelte
Handel og Negocie vedkommer baade Inden= som Udenlands / aller-
underdanigst skal rette og forholde.

I.

Om Eeds Afleggelse og Hørsomhed.

1. Skal alle Civil=Betiente / uden nogen Understeed / maa vel som
Skibs-og Krigs=folet / som udi det Vest=Indiske og Guineiske Com-
pagnies Tienste sig begiver / svare / at de / efter deris allerunderdanigste
Pligt og Skoldighed / skal være Os og Boris Kongelige Arve=Successor-
er udi Regjeringen huld og troe.

2. At de skal være der Vest=Indiske og Guineiske Compagnies Dire-
cteurer, og dem som udi deris Raska / og efter deris Ordre, haver over-
demnem at befale / hørige / lydige og folgagtige / og udi alle Maader disse

Ar=

Forsiden af Vestindisk-guineisk Kompagnis smukt trykte skibsartikler. Som det ses, forlængede man i 1730 artiklernes levetid fra Frederik den Fjerdes til Christian den Sjettes regeringsperiode.

(Rigsarkivet, Vestindisk-guineisk Kompagni 205).

Front page of the Danish West-Indian Guinean Company beautifully printed ship's articles. As can be seen in the illustration in 1730 the validity of the articles was extended from Frederik IV's to Christian VI's reign.

(The Danish State Archives, Vestindisk-guineisk Kompagni 205)

17. december

Om morgenen klokken 9 med en ganske stille vind bugserede det engelske skib ud ad søen, som lå hos os. Ved solens nedgang sås samme skib ½ mil vesten fra os tæt under landet med ganske stille. Om natten klokken 12 fik vi en mærsejlskuling af en VSV.

21. december

Kom en hollandsk galiot ind i samme havn, som var kommet fra Petersborg og skulle gå til Amsterdam.

23. december

Blev en af kompagniets soldater overbevist²⁴ at have stjålet 1 speciedaler 4 mark 6 skilling fra en af hans kammerater. Hvorfor han af skibsrådet blev dømt at sættes for masten²⁵ for denne hans forseelse, som og samme dag blev eksekveret.²⁶

31. december

Om morgenen var vinden NO laber og stille. Samme dag bugserede den ovenbemeldte hollandske galiot ad søen. Men formedelst det meget stille befandtes det ikke rådeligt at gå ud, og kunne det ikke af kaptajnen judiceres,²⁷ at vi med denne liden vind og stille kunne rage²⁸ ud fra den nordiske kyst. Samme dag tørrede

[vi] vores sejl og hentede vand om bord med chaluppen. Samme nat var det ganske stille.

10. januar [1734]

Var det en stærk storm af en VSV med stærk regn og tyk luft den hele dag såvel som om natten, så at vi om natten klokken 1 måtte stryge vores underræer under, og stak en bugt på vores tovværk.

11. januar

Samme stærke storm kontinuerede indtil om natten, da luften blev noget klarere.

12. januar

Satte vores underræer op igen, tørrede sejlene og hentede vand med chaluppen fra landet.

13. januar

Vinden var SV med laber og stille. Da det om natten blev en storm af samme vind med tyk luft og stærk regn, så vi om natten klokken 3 måtte stryge vores underræer ned igen. Samme vind og vejrlig kontinuerede den 14. og 15. januar.

16. januar

Var det ganske stille med en nordlig vind og tyk luft, og satte da vores ræer op igen. Så[dan] var det og fra den 17. januar til den 3. februar, ganske stille og kontrær vind, nemlig VSV og SV vind.

4. februar

Var vinden VSV med en frisk kuling tyk luft og med megen regn beblandet. Samme nat en

24 Soldaten erkendte sin skyld.

25 Man bandt folk til masten, fx for at piske dem.

26 Kompagniets skibsartikler bestemte i artikel XLII, at tyveri skulle straffes ved, at tyven blev lagt i jern, til man nåede bestemmelsehavnen. På ENIGHEDEN har man i stedet valgt at straffe straks og få sagen overstået.

27 Bedømmes, forventes.

28 Komme, sejle.

stærk storm af samme vind med megen stærk regn.

5. februar

Var det samme vejrlig, men imod natten blev det noget stillere.

7. februar

Blev skibsartiklerne oplæst igen inden borde. Fra den 8. til den 14. februar har vinden været stedse kontrær med meget stille, så og ubestændigt vejrlig.

14. februar

Som var på en søndag, da nogle af folkene fik permission at gå i kirke, deserterede 2 af kompagniets antagne håndværksfolk, nemlig den ene var en murermestersvend ved navn Bendt Assersen, og den anden var en snedkersvend navnlig Ole Nielsen Thorn.

15. februar

Blev der bragt 3 både fulde af brosten om bord, som blev nedlagt udi storlugen, formedelst skibet var lettet ungefær $\frac{3}{4}$ fod agter og $\frac{3}{4}$ fod for. Om aftenen blæste en stærk storm V og VSV. Førte derpå vores pertline²⁹ i land hos kabeltovet, og var det en meget stærk sne med hagl og slud undermænget.³⁰

17. februar

Rejste kaptajn Peder Jensen Giested op til Arendal for at trække en veksler på det højlovlige kompagni, eftersom han behøvede at

indkøbe en del provision, da en stor mængde (formedelst denne langvarige og besværlige rejse) af den fra København med sig havende provision af brød, smør, kød og andet var allerede konsumeret. Og kom han anden aften om bord igen.

26. februar

Blæste en stærk storm af en SV og det helt hårdt, så at vi måtte nødes til at stryge vores ræer og stænger og stikke en bugt af vores ankertov. Samme dag var det og en meget stærk regn og slud.

27. februar

Satte vores stænger og ræer op igen. Og var vinden VSV og tørrede vores sejl.

2. marts

Om morgenen klokken 8 var vinden N og NNO laber kuling, da vi gjorde vores bedste for at komme ud ad søen. Klokken 10 om formiddagen kom vi ud af Øster Gat Tromøy. Klokken 12 blev det ganske stille, og måtte da lade vores dræg³¹ med kabeltovet falde for at stoppe. Klokken 1 fik vi liden kuling af en SSO. Lattede da vores dræg op igen, men kunne dog ikke komme ud fra landet, så at vi måtte nødes til at gå ind i samme havn igen. Kom derind klokken 2 om eftermiddagen, og blev skibet fortøjet som tilforn med vores kabeltov. Om natten var vinden nordlig, men blik stille.

29 Mellemsvært tov til forhaling eller fortøjning af skib.

30 Sammenblandet.

31 Mindre anker med fire arme til fortøjning af småfartøjer eller opfiskning af genstande fra havbunden.

Spisereglement for Vestindisk-guineisk Kompagnis skibe. Af madvarer nævnes først og fremmest flæsk, kød, tørfisk, smør, gryn, ærter, brød, brændevin, øl og vand.

(Rigsarkivet, Vestindisk-guineisk Kompagni 205)

The food regulations for the ships of the Danish West-Indian Guinean Company. Among the different types of food the following are mentioned in particular: pork, meat, dried fish, butter, grain, peas, bread, distilled spirits, beer and water.

(The Danish State Archives, Vestindisk-guineisk Kompagni 205)

RANSON og Spise-Bart/

Hvor efter skal spisis paa de Kongl. Oetroyerede Danske Westindiske & Guineiske Compagnies Skibe.

Een Mandes Kost Ligentlig :

Et halv pund Fieft
Et halv pund Riød
Et og Et halv pund tør Fist
Et Pund Smør
Een og tre ottendeel Driingskar Gryn
Et halv Driingskar Eter
Fire Pund hart Brød
Een Pund blødt Brød i de første 4 a 6 Uger
Een halv potte Brændevin
En Lønde Øll til Mandes for heele Rejsen
Een pot Vand daglig naar Ølet slipper
Af Ølle/ Øll Edeke/ og Evidster / som icke er nogen ordinære Spiise / spisis efter Skibs-Kaadets godfindende.

Under-Store-Mændene og Under-Barbererne Højbaads-Mand/ Constabel / Kock / Botteler / og hvis Assistenten / som bliver Transporteret udi Landet / og spiser i Hotten og hos Botteleren / gives een og een halv Ranson / af Fieft / Riød / Smør og Brændevin / og naar nogen søg er / bekommer hand ingen Ranson / men da gives Mad og Dricke / efter Skibs-Kaadets Ordre og Godfindende.

Udi Sahotten skal spises efter Menage og Billighed / efter Opperhøvedet eller Skibs-Kaadets Godfindende.

Naar Skibet her paa Reeden / eller udi Sundet før Afsejling er beliggende / nøder en Person til forfriskning halvandet Pund først Riød / 2de gange om Ugen / nembl. eengang om Søndagen / og dend anden gang om Onsdagen / ensiendeel Pund Smør / et pund blødt Brød / 2de Potter Skibs-Øll om Dagen / ligeledes og derforuden til Sahotten / et Lam / eller Saar / og eo videre.

Actum Kiøbenhavn. den 18^{de} Aprilis 1736



5. marts

Om morgenen klokken 7 var vinden NO med laber kuling med sne og tyk luft. Gjorde vi atter igen vores bedste for at komme under sejl. Klokken 10 passerede vi det yderste skær uden for den østre ende af Tromøy. Klokken 10½ gik lodsens fra borde. Klokken 12 blev det ganske stille igen, og vinden løb til en SSO med laber kuling. Og havde vi da Tromøy kirke omtrent ¾ mil NV fra os. Men strømmen satte så stærkt til landet, at vi ikke med al vor magt kunne holde skibet fra landet. Hissede vort flag og lå så SV over. Fik derpå straks en lods om bord fra Tromøy og besejlede det vestre af Merdøy,³² hvor vi da klokken 3 om eftermiddagen kom ind til ankers og fortøjede med vores kabeltov. Natten over blæste en stærk storm af en SSO med regn og tyk luft.

6. marts

Var det ligeledes en stærk storm af samme vind med tyk luft, så at vi måtte tage vores underræer ned.

7. marts

Var det samme vejrlig igen.

8. marts

Var vinden SO og samme vejrlig. Om formiddagen førte vi vores pertline i land hos kabeltovet og hentede vand med chaluppen fra landet. Om natten blæste en hel storm af en østen vind med stærk sne og tyk luft.

9. marts

Var vinden ONO med en stærk storm med sne og tyk luft – og en vældig sø på landet.

10. marts

Om morgenen blev ræerne opsat igen. Vinden var NO med megen sne og tyk luft.

11. marts

Om morgenen var vinden NO med laber kuling og grå luft. Klokken 7 gjorde vi vores kabeltov løs og førte vores pertline udi nordkysten og littede vores anker og gik – under Guds ledsagelse – til sejls for vores pertline. Klokken 10 var vi uden for skærene, hvor lodsens da gik fra os, og sejlede StO for at komme fra landet med en mådelig mærssejlskuling. Om middagen pejlede vi Hesnæs³³ nord fra os 2 mile.

12. marts

Pejlede vi Næset³⁴ NVtN 6 mile fra os og tog et reb udi vores mærssejl.

16. marts

Blev Wentzel Weber, som står i overkammerherre von Plessens³⁵ tjeneste, hans kone forløst med et pigebarn, som blev den 20. marts døbt af en håndværker, Mathias Micksch, som ligeledes står i overkammerherre von Plessens tjeneste, og blev kaldet Anna.

33 Cirka 15 km længere fremme mod sydvest.

34 Lindersnæs, Norges sydligste punkt.

35 Carl Adolph von Plessen (1678-1758) var storaktionær i Vestindisk-guineisk Kompagni og ivrig fortaler for købet af Sankt Croix.

32 Ofte benyttet ankerplads i skærgården nær Tromøy.

22. marts

Om formiddagen så vi den hollandske kyst til luvart, omtrent 6 mile fra os, og en del skibe under landet. Dybden var 15 à 16 favne på Bree Weertin.³⁶ Om eftermiddagen prajede os en hollandsk lodsskøjte for at fornemme, om vi ville indlodeses til den hollandske kyst, som samme da med nej blev besvaret.

26. marts

Om aftenen klokken 10 fik vi Nord Forlands fyr³⁷ udi sigte VSV 3 mile fra os, holdt af og sejlede sydlig. Dybet var 25 favne og bunden fint gråt sand. Samme nat klokken 2 fik vi Syd Forlands fyr udi sigte.

27. marts

Om morgenen pejlede vi Dovers kastel NVtN fra os 2 mile. Samme aften pejlede vi Singels fyr SVtV fra os 1½ mil.

3. april

Om eftermiddagen pejlede vi landet Feirerley³⁸ NV fra os ½ mil, og vendte så igen formedelst kontrær vind sydlig fra landet.

9. april

Fik vi det ejland³⁹ Wight i sigte. Altså har vi formedelst kontrære vinde og storm krydset og laveret⁴⁰ udi Kanalen fra den 27. marts og til

den 18. april, som er 3 uger og 1 dag. Og havde mange andre sejlere tillige med os samme ulykke, thi der var de dage, vi så 20 à 30 sejlere krydse udi Kanalen. Den observerede bredde om middagen var 48 grader 27 minutter, den gissede længde 10 grader 40 minutter.⁴¹

20. april

Passerede os 2 store sejlere.

22. april

Prajede os en engelsk fregat, som lå NV over ved vinden. Samme var kommet fra Portugal og destineret til London. Desforuden så vi langt borte 2 sejlere, som lå samme vej over.

24. april

Blev en del behøvende proviant af lasten optaget samt vand og brænde – og i stedet nedlagt udi rummet 23 fade, som blev fyldt med saltvand for at give skibet sin behørig drægtighed.

27. april

Udi dagvagtens begyndelse så vi en sejler SV fra os omtrent 1 mil, som lå NV over ved vinden og siden vendte øster over. Om eftermiddagen passerede os en anden sejler forover, som sejlede vester hen.

5. maj

Om morgenen fik vi en stor sejler i sigte OSO fra os omtrent 2½ mil.

36 Bree Veertien er en sandbanke 25 sømil ud for Hollands kyst mellem Texel og Scheveningen.

37 North Forland og South Forland ligger i østligst i England ved indsejlingen til Kanalen.

38 Sandsynligvis Fairlight nær Hastings.

39 Øen, dvs. Isle of Wight.

40 Krydset, holdt gående for små sejl.

41 Man har benyttet Tenerifa (17 grader vest for Greenwich) som nulmeridian, og positionen vedrører tilsyneladende 18. april.

6. maj

Avancerede samme sejler ganske hårdt til os, hvorover vi gjorde alting færdig til defension, tænkende at det måtte være en tyrk,⁴² og behængte skibet med sine behørig skanseklæder⁴³ og gjorde lod⁴⁴ og krudt parat såvel til kanonerne som musketteriet. Og så vi samme om eftermiddagen klokken 4 ungefær $\frac{3}{4}$ mil fra os udi syd. Om morgenen derpå ved solens opgang fyrede samme sejler 1 kanonskud og hissede sit flag, som var os ubekendt formedelst mørk luft. Hvorpå vi og tonede vores kongelige danske flag. Derpå vendte samme sejler syd over.

7. maj

Lod sig se en stor mængde fisk om skibet, [som] kaldes bonetter og blåmand,⁴⁵ men vi kunne ikke fange en af dem, i hvor højlig vi trængte til forfriskning, thi kaptajnen havde ikke taget et eneste levende kreatur med sig fra Norge, (som dog er imod al kutyme), enten af okser, lam eller høns til kahyttens bespisning. Desårsag er der og blevet så mange syge og døde inden skibsborde af den idelige salte spise – uden derhos at have den ringeste forfriskning.

11. maj

Om morgenen blev vores kompasser forlagt på 8 grader 20 minutter NV,⁴⁶ og stillede vi vores kurs på ditto kompasser SV.

42 Muhamedansk kaper.

43 Sejldug og lignende anbragt langs rælingen til beskyttelse under kamp.

44 Kugler.

45 Bonit er en mellemstor makrelfisk, nært beslægtet med tunfisken.

46 Nordvestring er kompasnålens nordvestlige misvisning.

14. maj

Så de første flyvende fisk, der hartad⁴⁷ er af skabning som en sild, men de har 2 vinger eller lange flige, hvormed de kan flyve en temmelig distance over havet i luften. Men når samme bliver tørre af vinden, så falder de ned i havet igen. Når de da i stor mængde flyver, som meldt er, så siges der, at de af en vis sort stor fisk i havet forfølges, som opsluger dem, når han kan få fat på dem. Samme dag forandrede [vi] vores kurs og sejlede SVTV efter kompasserne.

16. maj

Om aftenen klokken 12 passerede vi tropicus canceri.⁴⁸ Om middagen forlagde vores kompas på 4 grader NV.

47 Næsten.

48 Krebsens vendekreds er den nordlige vendekreds på $23\frac{1}{2}$ grader nord.

Kortet de følgende sider ▶

Kort over Sankt Croix fra 1734. Nogenlunde midt på nordkysten er den brede bugt med naturhavnen ved det senere Christiansted. Indsat er den franske viceguvernørs bolig.

(Kongelige Bibliotek, Kortsamlingen 4340)

Map of Sankt Croix from 1734. Almost in the middle of the north coast is the wide bay with its natural harbour next to the later town of Christiansted. The inset is the residence of the French Vice-Governor.

(The Royal Library, Map Collection 4340)



27. maj

Om morgenen klokken 4 døde en af reserverne ved navn Hans Lund og blev klokken 9 sat overbord indsyet udi hans hængemåtte,⁴⁹ og blev hisset halvt flag, fyret 1 kanonskud og sunget en ligsalme. Samme dag blev hans gods registreret og forsejlet af skibsrådet.

29. maj

Om morgenen skød en af styrmændene en stor fisk med en harpun. Samme var 3 alen⁵⁰ lang og havde et langt spidst hoved med store skarpe tænder i munden, var ganske glat på skindet, og havde hverken skæl eller hår, [men] med et rundt hul oven i nakken og en stor trekantet spids på ryggen – og en halv-rund stjert,⁵¹ som sad tværs [af] kroppen. Den samme fisk kaldes en ternien⁵² og vejede efter deres gisning omtrent 200 pund. Da den blev opskåren, fandt sig en del flyvefisk i bugen på samme. Så havde han og lever og lunge, nyre og hjerte ligesom et svin. En del af folkene spiste af samme fisk, endskønt at den var ganske sort som kul udi kødet.

30. maj

Om middagen forlagde vores kompas på 0 grader.

2. juni

Om eftermiddagen så vi en sejler omtrent 1 mil fra os, som sejlede VtS hen.

3. juni

Prajede samme sejler om eftermiddagen, som var et engelsk skib kommende fra London og destineret til Jamaica udi Vestindien. Som berettede blandt andet at have været 12 uger fra London, og stod med sit bestik på samme længde og bredde som vi. Samme dag døde en af reserverne, navnlig Rubeck Homble, og blev han samme dag sat overbord, og blev der hisset halvt flag og fyret 3 kanonskud.

4. juni

Om morgenen passerede os en brigantine agter om, omtrent ½ mil fra os, og sejlede han syd hen.

5. juni

Om morgenen sås en liden bark NV omtrent ¾ mil fra os, som sejlede med os hen. Men om middagen kom den os af sigte. Svagheden⁵³ inden skibs borde tog daglig mere og mere til, som for en 3 ugers tid siden begyndtes, så at der findes kun helt få af skibsfolkene, kompagniets betjente og andre passagerer, som var friske, men helt hårdt inkommoderet⁵⁴ af skørbug og andre svagheder. Samme dag sås første gang en vis slags tang, som trives i søen og kaldes cros.⁵⁵ Og holder erfarne sømænd for, at når dette ses, så er de ikke meget langt borte fra Sankt Thomas og de caraibiske lande.

49 Hængekøje.

50 En alen er cirka 63 cm.

51 Hale.

52 Her er givetvis tale om en mindre tandhval, nok en delfin.

53 Sygeligheden.

54 Besværet.

55 Jfr. nederlandsk "kroos", som betyder andemad.

8. juni

Om eftermiddagen klokken 4 fik vi Desade⁵⁶ udi sigte, som er den første af de caraibiske ejlande, som vi passerede. Om eftermiddagen klokken 6 befandt sig landet 3½ mil StV fra os. Da vores bestik var 17 mile agter skibet.⁵⁷

9. juni

Klokken 5 om morgenen pejlede vi Grand Terre⁵⁸ udi SSO og Guadeloupe udi SSV, og klokken 8 om formiddagen pejlede de den vestre spids af Antigua udi NNV og Montserrat udi VtN. Samme dag stak vores tov udi ankrene, og havde Redonda ret forude. Om eftermiddagen pejlede vi vestspidsen af Nevis. Samme dag døde borgmester Holmsteds⁵⁹ fuldmægtig over hans plantager på Sankt Croix, navnlig Hans Christian Blegholm. Da han blev sat udi kiste overbord, blev der fyret 3 kanonskud og hisset halvt flag. Imod aftenen pejlede Sankt Christopher⁶⁰ NO fra os 1 ½ mil.

10. juni

Pejlede Sankt Eustatius NNV fra os 2 mile. Derefter pejlede Saba NO fra os 1 ½ mil. Siden pejlede Virgin Gorda NtV 3 mile fra os.

11. juni

Om morgenen pejlede Sankt Jan VNV 2 mile fra os. Siden passerede vi Sankt Jans kastel, saluterede 3 kanonskud og blev med 1 betakket. Om eftermiddagen passerede vi imellem Sankt Thomas og Buck Ejland,⁶¹ hvor vi klokken 4 kom til ankers udi Sankt Thomas havn – hvorfor den almægtige Gud være lovet, der har forlenet os med en beholden⁶² rejse. For Sankt Thomas kastel, Christiansfort, blev saluteret 9 kanonskud. Der lå også kompagniets skib GREVINDEN AF LAURVIGEN, som her arriverede fra Guinea den 29. maj dette år, der fyrede 3 kanonskud, og betakkede med 3 skud igen.

Hvorefter jeg mig da straks forføjede – efter allernådigste meddelte ordres tilhold – på fortet Christiansfort for at overlevere guvernementet og det samtlige sekrete råd⁶³ pengeskassen, som fra det kongelige chatol⁶⁴ er udsendt, bestående af 3.000 rigsdaler [i] danske tiskillingsmønter. Og anmodede samme om en kvittering, (som mig først den 12. juli blev meddelt) på 3.600 rigsdaler udi danske tolvskillingsmønter efter den hiesige⁶⁵ ureducerede kurs beregnet.⁶⁶ Tillige overleverede [jeg] dem de medhavende allernådigste ordre og breve til guvernementet, som der befandt udi kompagniets brevkasse.

56 Den lille ø Desirade umiddelbart øst for Guadeloupe.

57 Efter oceankrydsningen (uden kronometer) var bestikket 17 mil for østligt.

58 Den østlige del af Guadeloupe.

59 Frederik Holmsted (1683-1758) var storaktionær i Vestindisk-guineisk Kompagni og stod på dets vegne for forhandlingerne om købet af Sankt Croix.

60 I vore dage kaldet Saint Kitts.

61 Lille ø nær indsejlingen til Sankt Thomas havn.

62 Velbeholden, lykkelig.

63 Guvernementet og Det sekrete Råd var de øverste lokale myndigheder i Dansk Vestindien.

64 Chatolkassen eller Partikulærkassen var kongens personlige pengeskasse.

65 Herværende.

66 Kursen var 120 på dansk mønt i Vestindien.

13. juni:

Døde en af de udsendte reserver, navnlig Niels Schrøder, efter at han i 9 ugers tid har været meget svag af skørbug.

15. juni:

Døde også en af reserverne, navnlig kommerceråd Hans Hartmann, også af skørbug. [Han] har været meget svag siden den 18. marts og blev begravet på Sankt Thomas kirkegård. Han efterlod sig en fattig bedrøvet enke med 2 små uopfødte drengebørn.

17. juni:

Blev de for Hans Kongelige Majestæt medhavende adskillige slags ammunition, redskaber samt alle andre udsendte rekvisitter af skibet ENIGHEDEN udlosset og til videre eftersyn opsat udi herr Moths,⁶⁷ kaptajn og opperhoved⁶⁸ på Sankt Croix, hans pakhus, som da med det første udi 2 mænds overværelse skal vorde åbnet og efterset, om de efter udstedte regning og konossementer⁶⁹ sig i alle måder rigtig befindes, på det at sligt udi mit inventarium allerunderdanigst kan vorde indført.

20. juni:

Om aftenen klokken 8 forføjede jeg mig om bord med herr guvernør Friderich Moth, in-

geniør Stahlmann⁷⁰ og kaptajn Bagge⁷¹ tillige med en del andre af byens indvånere på en af kompagniet til Sankt Croix befragtet bark, førendes af skipper Jacobus Seysse – for under hånden at sondere landets indvåneres tal og intention om at blive Hans Kongelige Majestæts tro undersætter.

Og arriverede vi da om middagen den 21. denes på vestenden af øen Sankt Croix, hvor vi da formedelst den flade grund måtte lade os sætte i land med en liden kano, som er ganske flad under og uden køl. Og var vi gået en mils vej op i landet uden at blive nogen af indvånerne vaer, hvorfor vi ginge til søbredden igen tilbage. Og der befandtes ruiner af et gammelt muret brystværn, som aldeles er forfaldent og ruineret; man kunne dog se 3 stykhulsporte⁷² deraf til overs. Vejen op i landet var kun en igennem den tykke busk og skov ganske smal udhugget fodsti.

Dagen derefter, som var den 22. juni, sejlede vi til nordenden af landet og gik en 3 mils vej op i landet – og forefandt en del engelske familier. Somme af dem havde opdyrket nogle grunde til sukker- og bomuldsplantager. Og berettede de selv, at der vel befandtes 150 mænd af hvide indvånere, som havde i alt omtrent 400 à 450 slaver og slavinder. De samme indvånere lod helt fornøjede [ved] at komme under en så

67 Frederik Moth (død 1746) var plantageejer og embedsmand i Dansk Vestindien; første danske guvernør på Sankt Croix.

68 Guvernør eller kommandant.

69 Ladebrev, hvorved skipperen bekræfter at have modtaget visse varer, som han forpligter sig til at levere til ihændehaveren af konossementet.

70 Otto Friderich Stahlmann var udsendt fra Danmark for at forestå opmåling og udstykning af Sankt Croix (se fx VgK 24 folio 94-95).

71 Sandsynligvis skibskaptajn Cornelius Bagge.

72 Kanonporte.

nådig og mægtig konges⁷³ protektion. Og så vidt som vi udi så kort en tid af dem kunne erfare, så skulle de vel findes villige til at indgå konditionerne, når de var nogenledes favorable for dette lands nyindbyggere. Så observeredes og at Sankt Croix lå 9 à 10 mil fra Sankt Thomas. Og forefandt ellers et meget godt og frugtbart land med en god havn, kaldet Bassinet,⁷⁴ som nærmere kan ses af det herved allerunderdanigst indsendende kort, som af ingeniør Stahlmann i en hast er forfærdiget.⁷⁵

Ellers befandtes landet, så vidt som vi har været omkring, fuld af skov og busk – og deriblandt en del store til bygningstømmer brugelige træer. Og bestod en stor del af landet udi høje og store brede jordbjerge, som giver forhåbning om en god grund til sukker- og bomuldsplantager.

Så befandtes der og en af naturen helt bekvem pynt,⁷⁶ så og en anden lille ø,⁷⁷ som til 2 batterier kan være helt tjenlige efter deres situations beskaffenhed; hvilke ligger på faste stenklipper, som des mere befæstiges til defension af de fra hver især udgående flade og lave grunde ud til havet, hvor der midt imellem findes en dyb rende på 5, 6, 7 à 9 favne vand, så

at derigennem helt vel kan passere store og beladene⁷⁸ skibe. Dog må de være forsynede med en god lods, eftersom havnen er helt vanskelig at søge for fremmede og ubekendte fartøjer. Så at det formenes helt besværligt for nogen fremmede fartøjer at søge havnen – og ikke uden lods, med mindre at løbe en stor risiko for at søge ankergrunden; og ikke så lettelig behøves at befrygte for fjendtlige skibes indløb; især når de 2 batterier bliver opkastet og istandsat.

De få ruiner, som de franske har efterladt, er ikke efter min allerunderdanigste formening til nogen synderlig nytte og brug, så vidt som endnu bekendt er. Dog forefindes endnu de 4 mure af den forrige franske kirke unedbrudte – men behøver dog en stor reparation, om den enten igen til en kirke eller til et hus skulle bruges, såsom det hele loftspærværk og tag aldeles er ruineret og borte. Der befandtes og bedre op i landet ruiner af guvernørens forrige bolig. Men disse såvel som kirken står overalt, inde og ude i husene, ganske begravet med store træer og meget buskads.

Ellers er overalt på landet, (så vidt som vi endnu har været), mangfoldig skov samt småt og stort buskværk, der vil forårsage et strengt arbejde, inden det bliver afkappet.⁷⁹ Som dog må ske, førend at de generelle landeveje, såvel som enhver af interessenternes⁸⁰ plantager i almindelighed, ved ingeniøren skal anlægges og udmåles. Som ingenlunde kan ske, forinden et så svært arbejde først må være fuldført.

73 Den danske konge.

74 Bassin var langt op i tiden en almindelig benævnelse for byen Christiansted.

75 Der er givetvis tale om det kort, der ligger i Kongelige Bibliotek (Ingeniørkorpsets Samling XIII, 1, 3, 1925-43), og som er gengivet hér i artiklen.

76 Sandsynligvis pynten, hvor senere batteriet Louise Augusta blev anlagt, på østsiden af indsejlingen til havnen i Christiansted (mærket C på Stahlmanns kort).

77 Sandsynligvis Protestantkajen midt i havnen i Christiansted (mærket A på Stahlmanns kort).

78 Lastede.

79 Hugget om.

80 Hver aktionær i Vestindisk-guineisk Kompagni blev tildelt plantagegrunde.



Kort over havnen ved det senere Christiansted, kaldet Bassin, opmålt og tegnet af O. F. Stahlmann omkring 1734. Havnen er beskyttet af koralrevet D, som imidlertid gør besejlingen vanskelig. A er den lille ø Protestantkajen, og B er stedet, hvor byen anlagdes.

(Kongelige Bibliotek, Kortsamlingen, Ingeniørkorpsets Samling XIII, 1, 3, 1925-43)

Map of the harbour called Bassin, near the later town of Christiansted, surveyed and drawn up by O. F. Stahlmann around 1734. The harbour is protected by the coral reef D, which on the other hand makes it difficult to sail into. A is the little island called Protestant Cay, and B is the place where the town was built.

(The Royal Library, Map Collection, Engineering Corps Collection XIII, 1, 3, 1925-43)

24. juni: Udsendte guvernør Gardelin en bark til Martinique med de fra det højlovlige Vestindiske og Guineiske Kompagni udsendte breve og dokumenter, som til marquis og generalløjtnant Monsieur Champignie angående Sankt Croix skulle overleveres.⁸¹ Og så snart samme returnerer, og landet af de franske bliver givet i possession, er herr guvernør Moth sindet straks at gå derover. Men som det endnu lader sig anse, så ved jeg ikke efter min allerunderdanigste formening, hvor folkene vil komme fra, der skulle befolke landet og defendere⁸² de da opkastede 2 batterier. Thi fra Sankt Thomas og Sankt Jans fæstninger kan ikke vel mistes mandskab, eftersom de knap

– endog med de sidst udsendte reserver og soldater – kan besætte deres egne kaster. Og det oprør,⁸³ som sidst i afvigte år var på Sankt Jan, hvor alle husene er blevet ruineret og opbrændt af de rebellerende slaver, er ikke endnu aldeles forbi, eftersom de endog i disse dage har fundet 10 rebeller i busken, enhver med sin flintebøsse. Så blev dem også fratagen en ganske nyforarbejdet kano, som de ventelig i skoven havde gjort for at eskapere⁸⁴ med.

Sankt Thomas, den 24. juli anno 1734
Allerunderdanigst
Carl Horn

81 Jean-Charles de Bochart, sieur de Champigny, var generalguvernør over de franske antiller 1728-1745. Franskmandenes hovedkvarteret var på Martinique.

82 Forsvare.

83 Slaverne på Sankt Jan gjorde oprør 23. november 1733; det var først nedkæmpet efter et halvt år, og de sidste oprørere blev pågrebet 25. august 1734.

84 Flygte.

Så vidt Carl Horn. Det kan til slut tilføjes, at på grund af den tilstundende orkansæson ønskede franskmændene ikke at komme og foretage nogen overdragelsesceremoni straks, men gjorde det klart, at danskerne var meget velkomne til selv at tage øen i besiddelse inden da. Den 1. september 1734 afsejlede derfor fire småfartøjer fra Sankt Thomas under kommando af Frederik Moth med kurs mod Sankt Croix. Et par dage senere havde han og nogle udsendte danskere fra ENIGHEDEN sammen med nogle negerslaver ryddet og klargjort et lille område ved Bassin, hvor de højste Dannebrog, holdt en prædiken, og indsatte Moth som guvernør, mens en enlig kanon salutede.⁸⁵

Den formelle overlevering af Sankt Croix fandt først sted den 10. januar 1735 ved en særpræget ceremoni, hvor danskerne og franskmændene først udvekslede dokumenter og

komplimenter. Man salutede, “udslukte et brændende lys, lod igen antænde ild, oprykkede og plantede græs, brækkede grene af træerne, smagte vandet af bækken, tog og kastede sten, og gjorde i almindelighed alle de handlinger, som vidner om en fri, virkelig og væsentlig i besiddelse tagen af ommeldte ø Sankt Croix”.⁸⁶ Efter at formalia således var bragt i orden, opmålte og udstykkede Vestindisk-guineisk Kompagni hurtigt hele øen. Allerede i løbet af godt og vel en halv snes år blev det meste af den opdyrket, fortrinsvis med sukkerrørsplantager med mange negerslaver. Således blev Sankt Croix en af Carabiens rigeste sukkerøer i den florissante handelsperiode i anden halvdel af 1700-tallet. I løbet af 1800-tallet gik det dog efterhånden ned ad bakke for Sankt Croix og Dansk Vestindien i det hele taget, så i 1917 solgte vi de tre små øer til USA.

85 Waldemar Westergaard, *The Danish West Indies under Company Rule, 1671-1754*, New York, 1917, s. 210-211.

86 Ove Hornby, *Kolonierne i Vestindien*, 1980, s. 101.

First Danish voyage to Sankt Croix with the ship ENIGHEDEN 1733-1734

SUMMARY

In 1733 France sold the Caribbean island of Sankt Croix to Denmark, which had already colonised the small neighbouring islands of Sankt Thomas and Sankt John.

With the purchase of the third island the Vestindisk-guineisk Kompagni (the Danish West-Indian Guinean Company), who administered the colony on behalf of the Danish King, wished to acquire more good arable land, particularly for the cultivation of sugar. The island was immediately surveyed and parcelled out in rectangular plantation plots, which were allotted to shareholders in the Company.

Within ten years the whole island had been cultivated with sugar cane as well as tobacco and cotton plants in a slave-based plantation economy. Thus Sankt Croix became one of the richest sugar islands in the Caribbean. During the 19th century, however, things went from bad to worse for the Danish West Indies generally, and in 1917 the colony was sold to the USA.

The article recounts the report drawn up by Carl Horn, the newly appointed Inspector of the royal plantations, on 24th July 1734 on Sankt Thomas and sent home to Copenhagen. Horn sailed on the armed frigate ENIGHEDEN, which was chartered by the Company and which was about 200 tons. On board there was a crew of about 40 men and as many passengers, among whom were 18 missionaries from the Moravian Brethren and a land surveyor.

The cargo consisted among other things of 20,000 Dutch bricks, 79 bars of iron and 100 tons of beef, as well as butter, beer, nails, torches, shirts, saws and writing materials. The most valuable things in this typical

cargo were the food and the manufactured goods to be used in the colony.

A normal voyage to the West Indies in those days took 9 months, divided up into three months for the outward journey, a three-month stay in the West Indies and three months for the homeward journey. The ENIGHEDEN's voyage to the Caribbean, however, was not typical. After sailing from Copenhagen on 3rd December 1733, the ship ran into unfavourable winter weather and had to spend three months in a refuge harbour in southern Norway, blown in by the wind. This was in unfortunate contrast to the week or two that ships usually spent in Norwegian harbours taking on provisions and possibly trimming the ship, but it is a very good example of how dependent sea traffic was on the whims of nature. When the ENIGHEDEN finally left Norway it sailed through the English Channel, and the actual crossing to Sankt Thomas lasted precisely three months arriving on 11th June 1734.

On 20th June 1734 Governor Frederik Moth, Otto Frederik Stahlmann, a land surveyor, Captain Cornelius Bagge and Carl Horn went on board a bark and sailed to Sankt Croix to take a look at the newly acquired island. Their reconnaissance trip revealed that there were only about 50 British families living on the island and that it looked very suitable for fortification and cultivation. Therefore Governor Moth immediately sent the necessary letters and documents to the French Governor General on Martinique, and the solemn and formal ceremony handing over Sankt Croix from France to Denmark took place on 10th January 1735.

Her ses en ung C. F. Mathiesen ved roret. Han er afbilledet sammen med styrmanden på en junk. I forgrunden ses kaptajnen.

(Foto C. F. Mathiesen, privateje)

Here a young C. F. Mathiesen can be seen at the rudder. He is portrayed together with the first-mate on a junk. The captain can be seen in the foreground.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)



Erindringer fra maskinrummet SELANDIA (II) 1946-1947

Erindringer af Christian Frederik Mathiesen.
Redigeret, indledt og afsluttet af museumsinspektør Morten Ravn, Vikingeskibsmuseet i Roskilde.

Christian Frederik Mathiesen

Min svigerfars onkel hedder Christian Frederik Mathiesen. Han er født 10. juni 1925 i Ningpo syd for Shanghai i Kina. Hans far, Frederik Christian Mathiesen arbejdede som ingeniør først i Peking, senere i Manchuriet, Tzeliuching og Wutungchau. Hans mor, Sophie Jensen, født Jessen, var datter af Forpagter Thomas Jessen, Maibølgaard i Sønderjylland. C. F. Mathiesen havde desuden to ældre søstre, Anna Louise og Kirsten.

Sommetider kan man være heldig at høre nogle af de spændende fortællinger fra tiden i det førkommunistiske Kina, når man gæster Onkel Christian, som han kaldes i vores familie. Her gengives en sådan beretning, lidt redigeret, om det at rejse fra byerne Tzeliuching og Wutungchau i Kina til København:

“Min familie rejste et par gange til Danmark. Og det var noget af en tur – selv målt med dattidens øjne. Først over land i en “konvoj” af bærestole. Henover bjergene til den nærmeste sejlbare flod, hvor man installerede sig i en

junke af passende størrelse. “Spadsereturen” har vel varet fem til syv dage. Junken kunne enten sejle med strømmen, sejle med sejl eller blive trukket mod strømmen af pramdragere. Junkesejladsen kunne vare godt en uge.

I Chunking steg vi om bord på en mindre flodbåd, der sejlede os ned ad floden Jangzen [i dag Chang Jiang], gennem the Gorges, hvor kineserne i dag er ved at fuldføre nogle af verdens største dæmninger med tilhørende kraftværker. Sejlturen til Ichang, der ligger ca. halvvejs til Shanghai tog ca. en uge. I Ichang skiftede vi til en større og mere luksuøse flodbåd, der sejlede os ud af Jangzen ind i Wangpoa til Shanghai. På denne sidste del af sejlturen blev vi ofte beskudt fra bredden – af jeg ved ikke hvem – men under alle omstændigheder blev der monteret stålplader langs rælingen, og vi fik et par engelske (eller amerikanske?) soldater om bord – just in case. Vi levede jo meget isoleret inde i Kina, så når vi kom til Shanghai, skulle der rigtig shoppes. Jeg kan huske, vi boede på et sted, der hed China United Apartments. Et slags hotel hvor man lejede en lejlighed for perioden. Videre med båd fra ØK eller Blue Funnel Line via Indien, hvor vi gjorde stop i Colombo på Ceylon. Videre til Aden, hvor man normalt bunkrede



En kinesisk junk. Med et sådant fartøj sejlede familien Mathiesen i en uge i forbindelse med deres rejser fra Kina til København.

(Foto C. F. Mathiesen, privateje)

A Chinese junk. The Mathiesen family sailed on such a vessel for a week in connection with their journey from China to Copenhagen.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

olie eller kul, og så til Suezkanalen. Endeligt gennem Middelhavet til København. Så havde man også rejst i godt to måneder.”

I 1936 vendte familien Mathiesen hjem til Danmark primært på grund af de urolige forhold, den kinesiske borgerkrig medførte.

SELANDIA (II)

Denne artikel omhandler perioden 1946-1947, hvor havet, eller nærmere dieselskibet SELANDIA (II), var C. F. Mathiesens praktiksted i forbindelse hans studie på Danmarks Tekniske Højskole, hvorfor en kort præsentation af SELANDIA (II) følger.

SELANDIA (II) blev bygget på Nakskov Skibsværft, hvor kølen blev lagt 17. marts 1938, og 27. juli samme år søsattes skibet. Prøveturen fandt sted mellem den 18. og 19. oktober 1938, og herefter blev skibet leveret til rederiet Østasiatisk Kompagni. Lidt over to uger senere, den 4. november 1938, indsattes skibet på Bangkok-ruten¹.

Tre rejser på Bangkok-ruten blev gennemført planmæssigt, men på den fjerde rejse blev SELANDIA (II) den 18. april 1940 beslaglagt af de franske myndigheder i Saigon. Danmark var blevet besat den 9. april 1940, så Frankrig så sig nødsaget til at beslaglægge skibet. Et fransk rederi, Messageries Maritimes, bestyrede skibet, og SELANDIAS kaptajn og officerer lovede at foresætte tjenesten for de allierede. Det franske flag blev hejst den 26. april 1940, og sammen med et prisemandskab² på 40 mand forlod skibet Saigon med en last korn bestemt til Dakar og Bordeaux.

Undervejs mod Cape Town blev det klart, at Frankrig var faldet, og den danske kaptajn, Hans Peter Ingeman Væring, forsøgte at overbevise de franske prisekaptajner om, at de burde sejle til England i stedet for Frankrig. Prisekaptajnerne fasthold dog deres ønske om at sejle til det nu besatte Frankrig, og derfor måtte Kaptajn Væring benytte list for at undgå overgivelsen af skibet til de tyske myndigheder. Kaptajn Væring meddelte prisekaptajnerne, at skibet var nødt til at anløbe Cape Town for maskinreparationer, og efter aftale med de sydafrikanske myndigheder anløb SELANDIA (II) havnen. Det franske prisemandskab blev landsat og Dannebrog hejst på ny³.

Skibet blev indstævnet for priseretten,⁴ og 16. august 1940 blev det sydafrikanske flag hejst. I avisen Natal Daily News kunne det læses at *“en afdeling Cape Town Highlanders sikrede det største og bedste skib, som nogensinde har ført det sydafrikanske flag, til tjeneste for den Sydafrikanske Union.”*⁵ Hele besætningen med kaptajn Væring i spidsen var igen i de allieredes tjeneste. Tyve sydafrikanske marineartillerister blev det nye prisemandskab, og elleve rejser mellem Durban og Mombasa med personale og forsyninger mellem august 1940 og april 1941 blev foretaget⁶. I denne periode blev *Selandia (II)* malet camouflagegrå og forsynet med kanoner og raketter.

SELANDIA (II) foretog tredive rejser i sydafrikansk tjeneste. Foruden de elleve rejser mellem Durban og Mombassa i perioden august 1940 til april 1941 blev der foretaget en rejse mellem Durban og Alexandria, hvor skibet blev bombet ved Alexandria, i juni 1941, en rejse mellem Durban, Mombassa og Berbera i august 1941, og en rejse mellem Durban og New York, hvor skibet blev hovedrepareret.

I august 1942 var skibet på havet igen, hvorefter der blev foretaget tolv rejser mellem Durban og Suez i perioden indtil april 1944⁷. Under en af disse tolv sejladsere beretter kaptajn Væring om en lidt speciel situation, der opstod om bord:

“En af de store troppetransporter fra Durban i Maj 1943 var særlig rig paa oplevelser – det var Konvoj WS 29 som bestod af 10 store tropeskibe plus lille Selandia – tilsammen havde vi ca. 25.000 mand – og var eskorteret af krydserne H.M.S. KENYA – BIRMINGHAM

– CERES og (en) Sunderland-flyvebaad. SELANDIA var redningsskib med et stort grønt flag paa formasten som tilkendegav pligten – som bestod i at samle de soldater op som faldt overbord – der faldt nu kun en ud fra et af de store skibe – det var en formiddag og ham fik vi ikke – paa grund af høj sø.

Samme eftermiddag tabte redningsskibet SELANDIA tre flyvemekanikere paa en noget dramatisk maade. Under krigen sejlede vi altid med udsvingede redningsbaade, disse baade er udstyret med en udløsningsanordning saaledes at man ved et greb i et haandtag udløser baaden fra dens taljer.

De omtalte tre mand havde fundet ud af at der var en god soveplads i redningsbaaden og kravlede derud med deres tæpper og uden at vide det trak de i en tynd kæde som udløste baaden og den faldt fra 10 meters højde ned i vandet med den ene ende først saa alle tre faldt ud af baaden. Der blev straks slaaet alarm – ‘Mand overbord’ – og signalere ‘Forlader konvojen’. Blev besvaret fra konjovkommandøren ‘Konvojen fortsætter aaben kuvert WS 1’ – som gav os ruten til Aden. 900 par øjne stirrede i det oprørte hav for at finde de 3 mænd, og to redningsbaade blev sat ud for søge rundt om den nedfaldne baad. Tiden var kort for mørket var ved at falde paa, men det lykkedes os til sidst at finde alle 3 og faa vore 2 redningsbaade igen, den tredje maatte vi efterlade paa grund af det daarlige vejr⁸.”

De sidste fire rejser, i sydafrikansk tjeneste, var en rejse til Madagaskar og tre rejser til Sydamerika⁹.



M/S SELANDIA (II). Fotograferet efter prøveturen den 20. oktober 1938.

(Foto H&S)

The SELANDIA (II). Photographed after the trial run 20th October 1938.

(Photo: DMM)

C. F. Mathiesen & SELANDIA (II)

Den 25. december 1945 fik SELANDIA (II) lov til at hejse det danske flag, og dagen efter blev skibet frigivet fra sydafrikansk tjeneste i Durban.

Den 21. april 1946 vendte SELANDIA (II) hjem til København. Det sidste af ØK's skibe, der havde tjent de allierede, var vendt hjem, og modtagelsen var storslået¹⁰. Efter et ophold på værft stod skibet ud fra Københavns havn 22. oktober 1946. Med på denne rejse var C. F. Mathiesen, og i det følgende vil ordene være hans:

Efter første del på Danmarks Tekniske Højskole, nu DTU, skulle jeg have et års praktik. Det var i efteråret 1946. Jeg valgte at sejle som "overtallig"¹¹ maskinassistent på et af ØK's skibe til Australien.

SELANDIA lå i frihavnen med en vagtmand, men uden besætning i øvrigt. Jeg kunne ikke få begyndt på mit nye job hurtigt nok, så jeg trak i min kedeldragt og blev af en hovedrystende maskinmester sendt ned i et koldt og ildelugtende maskinrum for at rense nogle smøreliefiltre. Jeg steg op et par timer senere henrykt over at have løst opgaven, men med

en kedeldragt som var totalt tilsølet af olie og fremover ubrugelig. Jeg skulle blive klogere.

SELANDIA var (næsten) et søsterskib til JUTLANDIA, der blev brugt som hospitalsskib under Korea-krigen¹². De havde begge – som så mange af ØK's skibe – fire master men ikke nogen egentlig skorsten, som man sagde ude i østen: Four bamboos but no fut fut. SELANDIA havde en dødvægtstonnage på 8.400 tons.

SELANDIA havde sejlet i allieret tjeneste under krigen og var langt fra så godt vedligeholdt, som ØK's skibe normalt var. Derfor måske den senere hændelse.

SELANDIA var et passagerskib, hvilket defineres som et skib, der kan tage mere end 12 passagerer. SELANDIA var oprindelig bygget til at huse 120 passagerer. Men senere ombygget til at kunne klare godt 200.¹³

Der var fire maskinmestre om bord. Førstemester, der senere fik titlen maskinchef, havde ingen faste vagter, men svævede over vandene. De øvrige tre maskinmestre havde hver deres to gange fire timers vagt, 8 til 12, 12 til 4, 4 til 8 osv. Døgnet rundt. Jeg blev tildelt fjerdemester og 4 til 8 vagterne. Vi var fire maskinasister plus mig som overtallig.

En maskinassistent – og da i særdeleshed en "overtallig" maskinassistent – er ikke noget at råbe hurra for i et rederi og på et skib, hvor hakkeordenen er afgørende for ens optræden.

Førstemester spiser i salonen sammen med passagererne. De øvrige mestre og maskinassistenter havde hver deres separate messe. Selv om vi assistenter arbejdede side om side med mestrene, var der ingen social kontakt overhead. Maskinassistenternes status om bord



C. F. Mathiesens Søfartsbog udstedt 17. oktober 1946 i Københavns Amt.

(Foto: C. F. Mathiesen, privateje)

C. F. Mathiesen's discharge book issued 17th October 1946 in the County of Copenhagen.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

var temmelig uklar. Vi var ikke officerer ligesom maskinmestrene. Men på den anden side var vi en del finere end den øvrige besætning. Noget vi gik meget op i. Det ville være uhørt eksempelvis at gå i byen med andre menige besætningsmedlemmer. Og lige så uhørt, hvis en officer gik i byen med en af os. Det indiske kastevesen var børneleg i sammenligning. Vi fik indprentet, at hvis nogen passager henvendte sig til os, skulle vi svare kort, høfligt og afbryde samtalen. Sådan!

Som hovedmotor havde vi en fem-cylindret B&W dieselmotor samt et utal af mindre installationer.

Det maskinrum, jeg først havde stiftet bekendtskab med i København, lå lysår fra det

7262

Se om Udfyldningen Vejledningen Side 9-10! 15

A. Udmønstreret fra den 22. Okt. 1946
 med 15 af 10000000
 Registreringsbogstaver 69 X W
 der ligger i 10000000
 Stilling ombord Machinassistent
 Skibsførerens Navn N. Mathiesen
 Hvorhen Skibet er bestemt Batavia og videre
 den 25. Okt. 1946
Mathiesen

B. Har gjort Tjeneste som Machinassistent
 fra og med den 22. Okt. 1946 til og med
 den 27. Maj 1947 (ialt 67 Maaned 6 Dage).
25. Maj 1947 19 Mathiesen

C. Skibet har været Udenfor indskrænket Fart
 Afmønstreret den 25. Maj 1947
København den 25. Maj 1947 19
Mathiesen

1) Skibets Type (S.S., M/S, Fiskefart) etc. 2) for Skibe under 20 Reg. Tons Br.: Havsekendings-Nummer (Fiskeri-Nr.), Stenfisker-Nr etc. 3) Skibsførerens Gæderede Underskrift.

Fra C. F. Mathiesens søfartsbog. Oplysninger om udmønstring, stilling og afmønstring.

(Foto C. F. Mathiesen, privateje)

From C. F. Mathiesen's discharge book. Details of his signing on, his job and his signing off.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

maskinrum som nu var min daglige arbejdsplads. Her var lyst, rent og ordentligt.¹⁴ Behagelig temperatur, men selvfølgelig en del støj, når vi sejlede. "Fjerde", som han blev kaldt,

viste sig at være en flink fyr, og vi arbejdede storartet sammen i de 8 måneder, turen varede. Det var alt i alt en dejlig arbejdsplads. Når vi lå i havn tog jeg normalt nattevagterne for at få fri næste dag og gå i byen.

Vi sejlede fra København i slutningen af november, uden passagerer og uden last, op gennem den Botniske bugt til Luleå og Harparanda, hvor vi i bidende kulde lastede en masse træ. Og så tilbage til Københavns Red, hvor vi lå for anker og ventede på passagererne. Og de kom.

200 polske emigranter "heading" for Australien. Hvad de måtte have oplevet under krigen, er ikke til at vide, men dette var deres først oplevelse af at blive opvartet og bispist i henhold til ØK's standard. De først dage om bord tømte de fadene i spisesalonen på sekunder og tog forsyningerne med sig til kahytterne. Der faldt mere ro over gemytterne, da det efterhånden gik op for dem, at der stod den samme mængde mad på bordene dag efter dag. Imedens sejlede vi mod syd, og dagene blev til rutiner. Op kvart i fire. Vagt til otte. Purre næste vagt. Bad og måske en på øjet. Ned i maskinen igen klokken fire og så videre.

Blandt vore 200 passagerer fik vi meget hurtigt øje på en aldeles pragtfuld pige – omkring de 20 år vil jeg tro. Sorthåret og måske med et stænk sigøjnerblod? Hende talte vi meget om i vores messe.

Som sagt var der fra ØK's side nedlagt et strengt forbud mod så meget som at tænke på en kontakt til passagererne. Men damen havde sendt os, hvad vi opfattede som lange og hede øjenkast, så spørgsmålet var blot, hvordan den

sag skulle drejes, og hvem af os der skulle være den lykkelige udvalgte. Det fik vi en del tid til at gå med at diskutere. For megen tid skulle det vise sig.

En dag blev der banket på døren til vores messe, og ind træder det laveste af det lave i skibets hakkeorden. Opvaskerdrengen fra køkkenpersonalets messe. I øvrigt også en flot fyr.

Til vores dybtføjte forargelse og vrede oplyste han, at han havde en aftale med "vores pige", men at han manglede et sted, hvor de kunne realisere aftalen. Om han måtte låne en af vore kahytter, medens vi var på vagt. Det var jo oprørende, helt uacceptabelt, dybt umoralsk og i modstrid med alle rederiets regler. Aldrig i livet. Ud!

Men efterhånden fik vi sundet os lidt og erkendte, at han lige så stille havde opnået, hvad vi havde spildt tiden med at snakke om. Og at vore chancer nu antagelig var lig nul. OK da, han fik brugsretten over en af vore kahytter, og på den tre-ugers lange sejlads over Middelhavet gennem Suez-kanalen og over det Indiske Ocean brugte han denne ret så tilpas diskret, at ingen mærkede det eller lod sig mærke med det. Det var tungt at acceptere, men sådan lå det land altså.

Vi lå for anker ud for Alexandria, på vej mod Suez-kanalen. Rundt om skibet svømmede der et par dusin indfødte drenge ca. 10-12 år. De råbte til os, at vi skulle smide mønter ned til dem i vandet, hvad vi så gjorde – om end i et behersket omfang. Drengene dykkede dybt ned for at fange mønterne, som de så stolt viste frem mellem fortænderne. Samtidig kom der en masse mere eller mindre lasede egyptere

om bord. Vi fik besked om at låse og lukke alt, hvad der kunne låses og lukkes. Rygtet gik, at en førstemester engang skulle ned og starte maskinen for at sejle videre og fandt maskinrummet totalt ryddet for motorer og andet mekanik.

Nå, men et par af vore kjortelklædte venner passede en af mine kolleger op, og tilbød ham en ring med en diamant på størrelse med et dueæg. Ringen var stjålet fra en rig egyptisk kvinde, og det var bare om at komme af med den hurtigst muligt. For to kartonner cigaretter. Kollegaen betalte som forlangt og fik sin ring. Fem minutter efter at egypterne i al hast var sejlet i land, faldt stenen ud af ringen. Men all right, cigaretter var ikke dyre om bord. Kollegaen var mig.

Vi krydsede ækvator ved juletid og holdt traditionen tro dåbsfest for de passagerer og besætningsmedlemmer, der krydsede for første gang. Blev malet i ansigter og skulle spise sæbe osv. Underholdning på højt niveau.

I ØK arbejder man efter faste regler. Det gælder også maden. Man serverer de samme retter på hver ugedag. Flæskesteg med rødkål om søndagen, gullasch om mandagen, fisk om tirsdagen og så videre. Uanset hvor på kloden det pågældende skib befinder sig. Flæskesteg med rødkål medens man krydser ækvator. Det er ret barskt.

I Sydney – hvor der var sommer og solskin – satte vi passagererne af og fik losset vor last af træ umiddelbart inden, der udbrød en strejke blandt havnearbejderne. Vi lå stille en uge og så den følgende uge, og strejken varede bare ved. I hele to måneder lå vi ved kaj. I havn



Scener fra den, på mange skibe praktiserede, traditionelle dåbsfest der afholdtes for passagerer og besætningsmedlemmer, der krydsede ækvator for første gang.

(Foto: C. F. Mathiesen, privateje)



Scenes from the traditional ceremony of Crossing the Line, which was practised on many ships for passengers and crew who crossed the Equator for the first time.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

“trækker man stempler”, det vil sige, at man trækker stemplerne ud af cylindrene og forsyner dem med nye stempelringe, så de arbejder tæt på cylindervægen.

At “trække stempler” er en ret så omfattende operation. Vi “trak” stemplerne på alle 5 cylindre, og det var lige før maskinchefen forlangte, at vi skulle “trække” dem en gang til. Sådan bare for at holde os beskæftigede.

Men vi maskinassistenter fik efterhånden, som tiden gik, en del fritid for os selv. Hvad gør man så? Man går i byen og drikker øl. En havnearbejder havde nævnt, at Ziegfield var stedet for søfolk, så vi gik op i byen for at finde Ziegfield. Vi spurgte en venlig herre om vej, men han rystede på hovedet og sagde, at Ziegfield absolut ikke var stedet, han ville anbefale til nogen. Det lød jo lovende, og vi fandt hurtigt frem.

Ziegfield viste sig at være en meget stor og meget tom bar af en slags. Når jeg siger stor så mener jeg et lokale på omkring 1500 kvadrater med 3-4 separate barer og selvfølgelig et tilsvarende antal stole, borde og letpåkledte damer. Sidstnævnte var venlige uden at være påtrængende. Det lyste nok ud af os, at vi hverken havde viljen til eller muligheden for at slå om os med penge. Vi lagde i de følgende uger vejen omkring Ziegfield, inden vi gik til køjs, og det var såmænd meget hyggeligt. Måske lidt kedeligt i længden.

En aften blev stilheden brudt ved, at besætningerne fra to eller tre hvalfangere kom ind og tog Ziegfield i besiddelse. Det var mestendels nordmænd og sydeuropæere – så vidt jeg husker en 40-50 stykker. De havde været på søen i mange måneder og skulle nu fejre gen-

synet med civilisationen. Damerne lavede gevaldigt op – og med god grund. Hvalfangerne havde sparet op til festen, og festen blev der. I en god – om end noget håndfast – atmosfære. Det dryppede såmænd også på os fattige danskere, og det var i hvert fald en afveksling fra de uger, vi allerede havde tilbragt på stedet.

En aften, hvor vi sad stille og nød vores øl, blev dørene nærmest sparket op, og ind kom en snes amerikanske marine MP'ere¹⁵ med hvide hjelme og lange træknipler. MP'erne stillede sig – uden i øvrigt at sige et ord – op med ryggen til en søjle eller en væg. Der gik kun et par minutter, så blev dørene igen slået op, og hvad der måtte være størstedelen af besætningen på den amerikanske stillehavsflåde strømmede ind under opstemt råb og larm. Baggrunden var, at en amerikansk flådedeling inklusivt et par hangarskibe aflagde Sydney et såkaldt venskabsbesøg. Der gik måske yderligere fem minutter, så var det første slagsmål brudt ud i et hjørne af lokalet. Slagsmålet – eller måske mere præcist slagsmålene bredte sig lynhurtigt over hele Ziegfields gulv. Alle slog tilsyneladende på alle. MP'erne slog med deres knipler på alle, der kom i nærheden af dem – og de slog hårdt. Bordben og stoleben blev brækket af og blev brugt som knipler. Flasker blev brugt som kasteskyts. Barerne blev ryddet for flasker, og de fleste af lysene i lokalet blev knust. Det var det helt store ragnarok af skrig fra de venlige damer, eder og forbandelser og larmen fra slagsmålene. Vi fredelige danskere blev af en behjertet bartender gelejdet ud bag en bar, gennem en dør til det fri, hvor vi forsvandt i natten, hjem til vores SELANDIA.

Næste morgen gik vi op til Ziegfield for at se, hvad der var tilbage af vores stamcafe. Der var kun ruiner. Alt var smadret. Ikke en stol ikke et bord, ikke en bar, ingen venlige damer, intet. Det blev slået stort op i de lokale aviser, og der blev rejst kritik af den måde, de amerikanske flådemyndigheder håndterede disciplinen på. Der blev også såvel fra de lokale myndigheder som fra Ziegfields side rejst erstatningskrav over for den amerikanske flåde. Det var første gang – og forhåbentlig sidste – jeg overværede et slagsmål af de dimensioner. Set i en westernfilm ville jeg kalde det meget overdrevent. Hvordan det endte, ved jeg ikke, for da strejken havde varet i et par måneder og ikke viste tegn på at ende, fandt ØK på at sende SELANDIA på en passagertur rundt om New Zealand.

På vej syd om New Zealand stoppede vi op ved en bro, der stak lidt formålsløst ud i vandet. Det var under min 4-8 vagt, så "fjerde" og jeg gik ud på broen for at strække benene. Oppe fra nogle bjerge så vi en bil komme kørende i en sky af støv. Den kørte ud på broen, og ud steg en yngre og en ældre herre. De præsenterede sig som danske udvandrere. Den ældre, som var tømrer, havde opbygget en tømrerhandel i den nærliggende by. Den yngre var hans søn, som nu kørte forretningen videre. De havde hørt om SELANDIA i radioen. Jamen det var da gevaldigt hyggeligt.

Vi var ærlig talt temmelig ligeglade. Hvor vi så kom fra i Danmark? Joh, min mor kom for eksempel fra Als. Nej virkelig – det gør jeg også. Hvorfra på Als? Min mor er født på Majbølgaard. Det er jeg også, svarede den æl-

dre herre – hvad hed din mor? Hun hed såmænd Sophie. Jamen er du da Sophie's søn? Joh da, det er jeg. Jamen din mor og jeg har leget sammen som børn. Jeg er fodermesterens søn. Jeg blev inviteret til middag og en hyggelig aften hos familien. Fik besked om at hilse min mor – hvad jeg nok tror, jeg gjorde. Man er ret så tankeløs i den alder. Ellers gjorde jeg intet. Syntes det var helt naturligt tilfældigvis at træffe min moders legekammerat på den anden side af kloden.

Vi var det første danske skib, der ankom til New Zealand efter krigen, og vi blev fejret alle de steder, hvor vi lagde til. Pragtfuldt. Men det er en helt anden historie. Tilbage i Sydney var strejken omsider afblæst, og vi fik lastet og taget vore passagerer om bord. Afgangen var virkelig flot med hele to orkestre på kajen, tykt med vinkende og syngende mennesker og en regn af konfetti og serpenter.

Fortøjningerne blev kastet, og SELANDIA gled lige så stille bort fra kajen. Og så fik vi øje på dem. Vores skønhed og opvaske drengen. De stod med armene om hinanden og smilede lykkeligt. Men der var også andre, der så dem. Blandt andet førstestyrmand, som stod på dækket ved siden af os. Han blev mørkerød i hovedet af vrede. En ting er at blive agterudsejlet på grund af en druktur. Det er noget helt andet at stå af med vilje og endda stå og se smilende på, at ens skib lægger fra kaj. Det er ulovligt og straffes strengt. Men man vender jo ikke bare om for at hente fyren om bord igen. Så vi styrede ud i det Indiske Ocean og lod Australien bag os. Troede vi da.

Vi havde meget roligt vejr, og vi genoptog hurtigt vores daglige rutiner. På fjerdedagen var jeg gået til køjs efter min aftenvagte og var ved at falde i søvn, da der pludselig lød et brag nede fra maskinen. Efterfulgt af absolut stilhed. Maskinen var standset.

Det er en meget ubehagelig fornemmelse, når ens maskine standser ude i rum sø. Man mister evnen til at styre, og så er man prisgivet vejr og vind. Det sidste var der som sagt ikke meget af, så vi lå bare bum stille.

Det er en fast regel, at man ikke stormer ned i maskinrummet uden at være tilkaldt. Det blev frivagterne imidlertid meget snart. Der var sket det, at plejlstangen, forbindelsen mellem stempel og krumtap, var knækket og stak ud af motorens sidedæksel som et åbent benbrud. Vi blev sat til at koble den beskadigede cylinder fra resten af motoren. Fjerne den knækkede plejlstang, isolere smørelieforsyningen og kølevandssystemet osv. Det tog os hele natten, og vi var ret udasede, da vi om morgenen lagde os ud i solskin på en af lastlugerne og røg en cigaret. Passagererne samlede sig på promenadedækket og klappede af os. Beskedne som vi var, tog ingen notits af hyldesten. Sådan da.

Imedens havde førstemester fået motoren i gang på de resterende fire cylindre. SELANDIA gav sig, så jeg var bange for, at skibet ville knække midt over. Motoren blev sat ned i omdrejninger, og vi kunne sejle videre med en 10-12 knob.

Spørgsmålet var bare, hvor vi skulle sejle hen? Videre mod Suez og Danmark eller tilbage til Australien? Der må have været en livlig

telegraftrafik mellem skibet og hovedkontoret i København. Som vi selvfølgelig ikke fik noget at vide om. Men resultatet var altså, at vi vendte om og sejlede mod Sydney.

Vi ankom en regnfuld morgen. Der var ingen orkestre, ingen serpentiner og bogstavelig ingen mennesker. Men midt på kajen stod vor ven flankeret af to betjente. Og det var så det. Han blev afleveret til førstestyrmand, som på stedet slog ham i gulvet for derefter at sende ham ned til sin opvaskebalje nederst nede i skibet. Vi så ham fra tid til anden på den lange rejse hjem. Gav ham et klap på skulderen, når vi stødte på ham. Om han siden tog tilbage til sin sorte skønhed, ved jeg ikke. En lidt sørgelig historie fra det virkelige liv, som man siger¹⁶.

Afslutning – lystsejlad, skibsbygningsingeniør og direktør for Oil Consult

C. F. Mathiesen afmønstrede den 25. maj 1947 i København, men interessen for at sejle og bygge skibe var stadigvæk tilstede. Efter at uddannelsen til skibsbygningsingeniør på Danmarks Tekniske Højskole var færdiggjort, arbejdede C. F. Mathiesen på B&W's værft på Refshaleøen i seks måneder og to måneder på B&W's støberi på Teglholmen. I 1951 fik han job på Helsingør Skibsværft, hvor han fik et tegnebord på skibsbyggertegnestuen. Efter nogen tid ændrede udlængslen hans bane og han søgte et job i eksportfirmaet Noma, der fremstillede og eksporterede tørreanlæg. Han fik jobbet, og i næsten et år arbejdede han rundt omkring i Italien.

Da Italienseventyret var slut, skulle værnepligten aftjenes. Efter godt ét år i uniform blev det muligt for C. F. Mathiesen at tage et



Udasede sømænd der nyder solen og cigaretterne.

(Foto: C. F. Mathiesen, privateje)

Exhausted sailors enjoying the sun and the cigarettes.

(Photo: C. F. Mathiesen, privately owned)

aftenjob hos det rådgivende ingeniørfirma, S&V, der primært projekterede offentlige bygninger. Et enkelt tankanlæg for ESSO ude på Prøvestenen stod S&V dog også for, og denne opgave fik C. F. Mathiesen. Større og større ordrer med projektering af olieanlæg kom i hus, for eksempel for NATO og DSB.

I sin fritid begyndte C. F. Mathiesen at sejle. Først i en Oslojolle, så i en Wayfarerjolle og en Ballad, og endelig i en Bandholm 35. Ud over sejladser med venner og familie, underviste han også unge mennesker i at sejle.

I 1975 dannede C. F. Mathiesen sit eget aktieselskab under navnet Oil Consult, hvor han var eneste aktionær og direktør for fem medarbejdere. Få år efter var Oil Consult vokset

til 350 medarbejdere. Arbejdet med naturgasen i 1980'erne gav ekstra vind i sejlene. I dag har C. F. Mathiesen trukket sig tilbage, og Oil Consult er solgt til COWI.

LITTERATUR

Harboe, C.L.L. [1839] 1979. *Dansk Marine-Ordbog*. København, Høst & Søn.

Johannesen, O.S. 2007. *Kompagniets skibe: Motorskibene fra ØK under dansk flag*. Editions Maritimes.

Rasmussen, F.A., B.V. Rønne & H. Chr. Johansen. 2000. Damp og diesel. *Dansk Søfarts Historie, bind 6, 1920-1960*. Gyldendal.

Tortzen, C. 1983. *Søfolk og skibe 1939-1945*. Grafisk Forlag.

NOTER

- 1 http://www.faegejournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm
- 2 En *prise* er et erobret fjendtligt skib (jf. Harboe [1839] 1979: 318). Et prisemandskab er således det mandskab, der kontrollerer det erobrede skib.
- 3 http://www.faegejournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009.
- 4 En ret, der er sat, for at dømme i prisesager (jf. Harboe [1839] 1979: 318).
- 5 Tortzen 1983: 377.
- 6 http://www.faegejournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009.
- 7 Tortzen 1983: 378.
- 8 Tortzen 1983: 384-385.
- 9 Tortzen 1983: 378.
- 10 http://www.faegejournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009.
- 11 Når en besætning er fuldtallig, og der alligevel hyses mere besætning, kaldes det ekstra mandskab for overtallige. På SELANDIA (II) var besætningen fastsat til 74.
- 12 JUTLANDIA (II) var ikke søsterskib til SELANDIA (II), men de tilhørte den samme serie af skibe, kaldet ØK's hvide skibe. Museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Kåre Lauring, har venligst redegjort for denne serie af skibe og det følgende er baseret herpå. De hvide skibe falder i to rækker. Den første række af skibe er bygget mellem 1927-1932. De havde hvid overbygning og gråt skrog, men senere blev også skroget malet hvidt. Den første række bestod af: M/S LALANDIA (1927), M/S MEONIA (1927), M/S ALSIA (1929), M/S BORRINGIA (1930) og M/S ERRIA (1932). Den anden række var helt hvide fra begyndelsen og bestod af tre skibe: M/S JUTLANDIA (II) (1934) som blev vidt berømt, som hospitalsskib under Korea-krigen, M/S SELANDIA (II) (1938) og M/S FALSTRIA (1945).
- 13 De angivne passagertal er nok lidt for store. Ifølge Johannesen 2007: kataloget nummer 136, var skibet bygget til 64 passagerer og senere (i 1946) certificeret til 99 passagerer. Besætningen udgjorde 74 mand.
- 14 Her anfører C. F. Mathiesen en note: Når man arbejder i maskinen, banker man aldrig på en dør, for det giver oliepletter. Man slår to gange på dørgrebet og tørrer grebet af med den tot tvist, man altid har stikkende ud af baglommen.
- 15 MP er en forkortelse for Military Police. I denne forbindelse en militærenhed der varetager politimæssige opgaver – blandt andet lov og orden – inden for flåden.
- 16 SELANDIA (II) foretog i alt 38 rundrejser på Bangkok-ruten for ØK og 30 rejser i sydafrikansk tjeneste under Anden Verdenskrig, før det på sin sidste rejse i 1962 sejlede til La Spezia i Italien, hvor det blev ophugget. http://www.faegejournalen.dk/handelsskibe/eac_lines/selandia_1938.htm, den 13. maj 2009; Johannesen 2007.

Memoirs from the engine room. SELANDIA (II) 1946-1947

SUMMARY

The SELANDIA (II) was built at Nakskov shipyard in 1938 and launched the same year. It was delivered to the Danish East Asiatic Shipping Company (EAC) and on 4th November it was put into service on the Bangkok route.

When Denmark was occupied on 9th April 1940 the ship was seized and the SELANDIA (II) together with its crew participated in many allied missions sailing with troops and supplies. After the war the ship returned home to Denmark and the EAC, and the SELANDIA (II) sailed out bound for Australia. Christian Frederik Mathiesen was along on this voyage because, while doing his training as a ship's engineer at Denmark's Technical College, he chose to spend his trainee period as an extra assistant engineer on the SELANDIA (II).

The SELANDIA (II) left Copenhagen at the end of November with no passengers or cargo and sailed up the Bay of Bothnia to Luleå and Harparanda, where a load of timber was taken on in the biting cold. Afterwards the ship sailed back to Copenhagen where 200 Polish emigrants heading for Australia came on board. After a three-week voyage through the Mediterranean, the Suez Canal and across the Indian Ocean, encountering Egyptian swindlers and the traditional ceremony of Crossing the Line, the ship arrived in Sydney, where the passengers were put ashore and the cargo of timber was unloaded. For two months the SELANDIA (II) lay at the quayside because of a strike among the dockworkers. As

time went by the assistant engineers were given quite a lot of time off, and some of it was spent going out on the town drinking beer. A dockworker had told them that Ziegfield was the place for sailors, so this became their regular hangout.

One evening the quiet was broken at the normally peaceful Ziegfield when the doors were more or less kicked open and 20 or so American Marine MP's came in wearing white helmets and carrying long wooden clubs. Without uttering one word the MP's positioned themselves with their backs to a column or a wall.

A couple of minutes later the doors were again thrown open and what must have been the majority of the crew of the entire American Pacific Fleet streamed in. Within five minutes Ziegfield was turned into a battlefield. Table legs and chair legs were broken off and used as clubs. Bottles were used for throwing, the bar was emptied of bottles and most of the lights in the room were smashed.

A couple of months passed and the strike still continued, so the EAC decided to send the SELANDIA (II) on a passenger trip round New Zealand. The SELANDIA (II) was the first Danish ship to arrive in New Zealand after the war, and it was celebrated in every port of call. Finally the strike in Sydney ended and the SELANDIA (II) left Sydney with two orchestras playing on the quay, many people waving and singing and a rain of confetti and streamers.

”Som en Maage paa Vandet”

– nyt materiale om skoleskibet KØBENHAVN

Benjamin Asmussen er historiker og museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet. Han har modtaget og registreret de nytilkomne arkivalier om skoleskibet KØBENHAVN og skriver her både om de nye fotos og beretninger, og om hvilke kilder til skibets historie der findes.

Et af de mest interessante og velbeskrevne skibe i dansk søfartshistorie er skoleskibet KØBENHAVN. Det blev søsat i 1921 og var for sin tid et topmoderne sejlskib af stål; en femmastet bark med indbygget dieselhjælpemotor. Skibet var meget omtalt i hele sin levetid, især i slutningen af 1920'erne, da det var verdens største sejlskib. KØBENHAVN skulle dog få et trist endeligt, der kun gjorde det endnu mere kendt. Et sted mellem Buenos Aires i Argentina og Adelaide i Australien kom den sidste meddelelse fra skibet ved juletid 1928 via den trådløse telegraf, og dette signal var det sidste, man nogensinde hørte til det mægtige skib med dets 60 mand store besætning, heraf 45 elever. Efter skibets forsvinden blev en stor eftersøgning sat i gang. Alle skibe i området holdt ekstra udvig efter KØBENHAVN, og rederiet, ØK – Østasiatisk Kompagni – indsatte et specialudrustet skib til eftersøgningen. Fra Australien blev der endda, som noget ganske nyt på dette tidspunkt, indsat fly i eftersøgnin-

gen, men på trods af alt dette blev intet spor af skibet fundet.

På Handels- og Søfartsmuseet befinder sig i dag en større samling arkivalier vedrørende skoleskibet KØBENHAVN, dets forlis samt eftersøgningen. Det er altid en glæde at modtage nye relevante gaver til museets samling, og i den seneste tid har vi været så heldige at modtage en lang række genstande vedrørende skoleskibet KØBENHAVN.

En central person i KØBENHAVNS historie er kaptajn Hjalmar Kristian Christensen (HKC), som var kaptajn på to af skibets rejser og ledte eftersøgningen efter det forsvundne skib. Fra hans efterkommere har vi modtaget to dagbøger fra rejserne samt en række breve og postkort til kaptajnens familie i Danmark. H.K. Kristensens dagbøger er interessant læsning. På skibets 6. rejse førte han KØBENHAVN ud fra Danzig lastet med træ og noterede kort efter i sin dagbog d. 12. oktober 1925: *”Vi fik altsaa Skuden op paa 11 Mil i Timen for 7 Mærsejl og en tvær Vind. Jeg tror, at den kan sejle”*. Skibet havde virkelig gode sejlegenskaber, men alligevel var det, ligesom for alle andre skibe, undertiden nødvendigt at tage lods om bord. D. 13. oktober fortæller kaptajnen følgende om lodsens i sin dagbog: *”Ved Drogden tog vi Lods og gik saa gennem Flinterenden. Da*



Fire både er i vandet i stille vejr tæt under en kyst. Vi kender hverken det præcise år, fotografen eller baggrunden for billedet, men billedet kan alligevel tale til os. Jollerne ser ud til at bugserer KØBENHAVN fremad. Ca. 40 mand er ved årene og har nok ganske langsomt kunnet bevæge det kæmpemæssige skib fremad. Er motoren eller måske skruen gået i stykker, som vi har hørt om fra dagbøger? Eller er det mon en del af elevernes træning?

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

Four boats are in the water in quiet weather close to the coast. We do not know the exact year, the name of the photographer or the background for the picture, but it can still tell us something. The boats look as if they are towing the KØBENHAVN forward. There are about 40 crew members at the oars and they could probably only move the enormous ship forward quite slowly. Is the engine or possibly the propeller broken, as we have heard about in diaries? Or is it part of the training programme for the trainees.

(Photo DMM, unknown photographer)

Med sekstanter tager officerer og elever middagshøjden om bord på KØBENHAVN. Solens højde ved middagstid blev taget hver dag for at bestemme skibets breddegrad. Brugen af sekstant var en vigtig del af undervisningen, og samtidig blev målingen mere præcis, jo flere der udførte den samtidig.

(Foto H&S.Ukendt fotograf)

Officers and trainees are taking the meridian altitude with sextants on board the KØBENHAVN. The altitude of the sun at midday was taken every day to determine the ship's latitude. The use of the sextant was an important part of the teaching on board, and the measurements were more accurate the more people who took them simultaneously.

(Photo DMM, unknown photographer)



Lodsen blev sat af, ved det svenske Fyrskib udfor Malmø, bad han om en Flaske Rom – ikke til ham selv – Gud bevare os; men han vidste, at Besætningen i Lodsskibet gerne vilde drikke en Toddy paa mit Velgaaende og en lykkelig rejse. Det er sku rørende, at der endnu findes rare Mennesker, som vil gøre sig al den Ulejlighed for en Fremmed, saa han fik Rom'en". På trods af den rare lods og hans besætnings skål for kaptajnen og rejsen blev det alligevel en hård tur. Undervejs udbrød der brand om bord, hvorved en del af agterskibets aptering blev kraftigt beskadiget, og desuden var vejret absolut ikke med den nye kaptajn og hans besætning. Den 25. oktober noterer HKC: "[...] [Strait of Dover] var det farligste Sted på hele Rejsen. Springer der en Storm op, er vor Maskine ikke stærk nok til at holde os imod den, og der er ikke Plads til at drive paa. [...] Har i Dag været 14 Dage i søen fra Danzig. Det har været 14 drøje Dage." Ikke desto mindre var kaptajnen godt tilfreds med både skibet og dets besætning. Efter d. 17. december i flere timer at have holdt en fantastisk fart af 13 knob, noterer han i sin dagbog: "[...] Jeg har faaet prøvet skibet, Besætningen og mig selv. Jeg er tilfreds med alle Dele, men mest med Skibet. Giv mig en Chance, saa skal jeg slaa en hvilken som helst Verdensrekord, med dette Skib, men jeg maa have 40 voksne Sejlskibsmatroses. Det var en Fornøjelse. [...] Nu ligger den som en Maage paa Vandet, og det blæser saa Luften gnistrer [...]". Man kan lære meget om sejladsen og skibet gennem dagbøgerne, men samtidig giver de også et fint indblik i tiden og dagliglivet. F.eks. beretter HKC irriteret op mod jul i 1925: "[...]Bageren har med graadkvalt Stemme tilstaaet at han ikke kan bage Klejner.



Højt til vejr i KØBENHAVN's rigning skaber vindens tryk på et af de øvre råsejl en flade, der er så stabil, at man kan stå på den. Det udnytter tre vovehalse blandt skibets elever til at posere for fotografen, der sandsynligvis står på mærsset. Læg mærke til, at alle, på trods af vovemodet, har fornuftigt fat med mindst én hånd. Det står i nogen kontrast til til nutidens sikkerhedsregulativer på skoleskibe, hvor sikkerhedslinier altid er påbudt ved arbejde i riggen.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

High in the sky in the KØBENHAVN's rigging the pressure of the wind on one of the upper square sails creates a flat surface that is so stable that it is possible to stand on it. Three daredevils among the trainees use the situation to pose for the photographer, who is probably standing on the top of the lower mast. Notice that, despite their daring, they are holding on with at least one hand. This is something of a contrast to present-day safety regulations on training ships, where safety lines are always mandatory when working in the rigging.

(Photo DMM, unknown photographer)

Altsaa ingen Jul i Aar. Hvad er en Jul uden Klejner. Det er Fanden til Bager. Jeg kan lave Klejner, det har jeg lært af min lille Kone. Det vil sige, jeg ved ikke, hvad Dejen røres sammen af; men er den først rørt, kan jeg sgu bage Klejnerne. Det kan alle gifte Mænd. Bageren er ugift." Julen blev



En dag i stille vejr er en fotograf kravlet ud i nettet yderst på bowsprydet for at fange en sikkert typisk hverdagsituation. Forskibet er inddraget til tørreplads, ligesom et af stagene er brugt som tørresnor til en uniform. Midt i billedet står en officer i arbejdstøj og kigger på fotografen med et udtrykfyldt blik, samtidig med at en anden elev iført den karakteristiske skoleskibshue med kvast på toppen kigger samme vej som fotografen. Det er stille vejr, og for at give mest mulig fremdrift er der i forlængelse af råsejlene sat læsejl, som ses til højre i billedet. Læsejlene øgede sejlarealet betydeligt, men blev ikke brugt så ofte, og det er derfor sjældent at se et fotografi af dem i brug på KØBENHAVN.
(Foto H&S. Ukendt fotograf)

One day in quiet weather a photographer has crawled out in the net at the outermost edge of the bowsprit to capture what was probably a typical situation from everyday life on board. The forebody has been put into use as a drying place and one of the stays is being used as a clothes line for a uniform. In the middle of the picture there is an officer in work clothes watching the photographer with an expressive look on his face, and at the same time a trainee wearing the characteristic trainee's cap with a tassel on the top is looking in the same direction as the photographer. The weather is calm, and in order to give maximum propulsion the studding sails to the right of the picture have been set as an extension of the square sails. The studding sails increased the spread of canvas significantly but they were not used so often, so it is unusual to see a photograph of them in use on the KØBENHAVN.

(Photo DMM, unknown photographer)

dog heldigvis reddet, da både løjtnanten og 1. mesteren heldigvis også havde skjulte talenter som klejnegagere og fik fremstillet et passende antal til hele besætningen.

De to dagbøger, fra henholdsvis den sjette og ottende rejse, fortæller både om dagligdagen for en kaptajn i den sidste sejlskibstid, om disciplinen om bord, om de sejladstekniske

udfordringer ved de lange rejser og om kaptajnens bestræbelser på at vise over for omverdenen, at KØBENHAVN under hans ledelse kunne være et effektivt og lynhurtigt skib, samtidigt med at eleverne på én gang blev dygtige søfolk og gode samfundsborgere.

På KØBENHAVNs fjerde rejse, der gik fra København til Sydafrika via Finland og derfra

til London via Mozambique i årene 1924-25, skrev matros Jørgen Reedtz Funder dagbog. Fra hans familie har museet modtaget dagbogen, der dækker sejladsen fra Beira i Mozambique til London. Dagbogen er omhyggeligt ført i en tætskrevet notesbog, og hver dag noteres skibets position, antal sømil tilbage og beskrivelser af vejret og arbejdet med sejlene og skibet. Sejladsen ser ud til at gøre et stort indtryk på den unge matros, der 1. juledag 1924 skriver: “[...] Nu begynder der at komme Bevægelse og Fart i Skuden – den tager Vand over for og agter – Skumstriben bliver bredere nu skal der sejles igen! Hvor er det dog et herligt Liv! En NØ Passat i Julegave! Blæse være med Regnen og Vandet og det ekstra Arbejde der kommer; det bliver vejret mange mange Gange op ved den Sejlads vi faar! Sejle! Sejle! Naar først vi sejler igen i NØsten aah – saa ønsker jeg mange Gange, at Tiden kunde gaa i staa! [...]”

Sammen med dagbogen har museet også modtaget en fantastisk billedsamling vedrørende skibet. Flere hundrede billeder, hvoraf en del er taget af Jørgen Reedtz Funder selv og andre samlet ind blandt de øvrige elever, giver et fantastisk indblik i livet om bord. Billederne i denne artikel stammer alle fra denne samling og giver et indtryk både af skønheden i det store skib og vindens stærke kræfter. Med billederne fulgte også et huebånd med skibets navn og giverens “linjedåbsattest” fra hans første passage af ækvator i 1923.

Ad omveje har museet også modtaget en række breve fra Aage Schwanenflügel, der blandt andet var elev på KØBENHAVN og med om bord på skibets sidste rejse. De sidste breve



Med en mur af sejl rejser KØBENHAVNs master sig højt i vejret på en flot solskinsdag. Måske er det en af eleverne, der har ladet sig fotografere nærmest ikonisk i silhouet mod den næste masts øverste råsejl? Op til den højeste mastetop var der næsten 60 meter, og blandt eleverne blev det anset som en manddomsprøve at berøre den højeste flagknop.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

With its wall of sail the masts of the KØBENHAVN soar up high in the sky on a fine sunny day. Perhaps it is one of the trainees who has had the photograph taken almost in the form of an icon in silhouette against the highest square sail of the next mast? It was almost 60 metres from the deck to the top of the highest mast, and among the trainees it was considered a test of manhood to touch the highest truck at the masthead.

(Photo DMM, unknown photographer)



KØBENHAVN var, udover i en periode at være verdens største sejlskib, også et af de hurtigste. Igennem århundreder var sejlskibenes rigning blevet forfinet og nærmede sig perfektionen i de store barkskibe i den sidste sejlskibstid. KØBENHAVN kunne ifølge dagbøgerne tilbagelægge helt op til 300 sømil på en dag, hvilket svarer til 12,5 knob i alle døgnets 24 timer! Flere steder i dagbøgerne bemærkes det da også, at man overhaler dampskibe undervejs. På billedet sejler skibet i relativ høj sø i bidevind, dvs, vind der kommer skråt forfra. Fotografen befinder sig i fokkemasten, den forreste mast.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

Besides being for a period the world's largest sailing ship the KØBENHAVN was also one of the fastest. Through the centuries the rigging of sailing ships had been refined to near perfection in the big barks towards the end of the sailing-ship era. According to the diaries the KØBENHAVN could cover a distance of up to 300 nautical miles in a day, which is 12.5 knots 24 hours a day! Several times the diaries remark that the ship overtakes steamships along the way. In the picture the ship is sailing close-hauled in relatively heavy sea, which means that the wind is blowing diagonally from the front. The photographer is in the foremast.

(Photo DMM, unknown photographer)

til og fra familien får en helt andet betydning, når de læses i lyset af forliset. Enkelte bliver direkte uhyggelige, f.eks. det sidste brev, som elevens mor sendte til ham kort før jul i 1928, hvori hun bekymret fortæller om de mange forlis, der for nyligt havde været. Brevet kom senere retur efter en tur verden rundt uden at finde modtageren og har været i familiens eje indtil nu.

Nu er materialet sikret at blive bevaret for eftertiden ved at være afleveret til et statsaner-

kendt museum, og er samtidigt tilgængeligt for forskere og andre med interesse for historien. Vi sætter stor pris på, at materiale og genstande fra Danmarks vidtrækkende søfartshistorie gives eller testamenteres til museet.

Andet materiale om KØBENHAVN

Hvis du vil vide mere om skoleskibet KØBENHAVN er der en række muligheder. Skibet er som sagt et af de mest velbeskrevne skibe i den danske søfarts historie. Lige fra de første

planer om bygningen af et nyt stort skoleskib i 1913 over det tragiske forlis og helt frem til i dag fortsætter skibet med at fascinere. Antallet af avisartikler om skibet og dets skæbne skal sandsynligvis tælles i tusinder, og der er endda skrevet flere bøger om emnet. Nedenfor findes en oversigt over den væsentligste litteratur om KØBENHAVN.

Vil man dykke dybere ned i detaljerne om sejladsen, forliset og eftertiden, er der en række muligheder. På Handels- og Søfartsmuseets arkiv findes, udover de nævnte netop indkomne arkivalier, en større mængde materiale, der belyser skibets historie. ØK's arkiv om skibet

er doneret til museet i 1994 og rummer meget materiale.

Derudover er flere dagbøger samt avisudklip fra tiden bevaret, ligesom en større mængde erindringer samlet ind blandt tidligere elever af tidligere museumsinspektør Hanne Poulsen. I arkivet kan også læses rapporter og beregninger fra skibets sejlads, certifikater, kopier af logbøger og ansøgninger fra elever.

Desuden findes mange arkivalier vedrørende eftersøgningen, herunder en kopi af kortet brugt undervejs samt rapporter om resultaterne. Arkivalierne kan frit beses efter aftale på Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

LITTERATUR

Palle Bruus Jensen med Erik Jensen: *Skoleskibet København – Historie, forlis, tragedie*, København 2005

Erik Jensen: *Skoleskibet KØBENHAVN – med vægt på skibets tilknytning til Buenos Aires – artikelserie fra DK-kommunikation*, Svendborg 2001

Hanne Poulsen: "Femmastet bark m/s København" i Hans Jeppesen et al (red): *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg – Årbog 1988*, Helsingør 1988

Thomas Minto & Eric Stevens: *The Search for the 'Kobenhaven' and other true sea stories of the Depression years*, New South Wales 1984

Jens Ervø: *Fem-masteren "København" – fra Buenos Aires til ... ?*, København 1932

Hother Scharling: *Med femmastet Bark "København" Jordan rundt*, København 1923

Benjamin Asmussen

Like a Seagull on the Water

SUMMARY

One of the most famous Danish ships is the training ship KØBENHAVN, which was a five-masted bark from the Danish East Asiatic Company (EAC). The ship disappeared on its tenth voyage from Buenos Aires to Adelaide, and to this day no trace of this large ship has been found. The Danish Maritime Museum has a number of documents, diaries, and other papers about the ship and

its crew, and this year a number of new objects have entered the museum's collection.

The museum has received two diaries from one of the ship's captains, a diary from a trainee and several letters from a trainee who died on the ship's last voyage. The documents can be seen in the museum's archives by appointment.

Den sidste rejse

– skrot, genbrug og designermøbler

22. april 2005 nåede DSB's gamle motorfærge KONG FREDERIK IX, under navnet RIKY, frem til Alang Beach i Indien, hvor ophugningsfirmaet Shreeji Shipping Agency havde overtaget skibet.

Alang Beach ligger på Indiens nordlige vestkyst, på østsiden af halvøen Gujarat ud til Khambat Bugten, og KONG FREDRIK IXs ankomst til den fjerne strand, som de fleste danskere næppe kan finde på et verdenskort, skete under stor mediebevågenhed hjemme i Danmark. Flere grupper havde forgæves prøvet at holde færgen tilbage i Danmark, nogle fordi de ville bevare færgen, der var bygget på Helsingør Værft tilbage i 1954, som museumsskib, andre fordi færgen indeholdt store mængder af miljøfarlige stoffer som f.eks. asbest.

Skibets gamle rederi Scandlines havde intet med afsendelsen til ophugning på Alang Beach at gøre, for rederiet havde otte år tidligere overdraget færgen til et nystartet museumsprojekt, Danmarks Færgemuseum. Museet var siden gået fallit, og derefter blev færgen købt og solgt flere gange, indtil den via forskellige noget indviklede transaktioner var endt som statsløst skib. I marts 2005, efter afgørelse fra Korsør Kommune, fik færgen tilladelse til at forlade Halskov Færgehavn for at begive sig

ud på dén rejse, der skulle føre den gamle statsfærge til ophugningsværftet på Alang Beach.

Debatten om motorfærgen KONG FREDERIK IXs skæbne skabte blandt mange en bevidsthed om, at skibe ikke kun fødes, de dør også. Men hvor skibe – i modsætning til mennesker – altid fødes under musik, taler, champagne og festmiddage, så dør de – lige som mennesket – under meget forskellige former.

Krigsskibe kan således have en heroisk død. Som det tyske slagskib BISMARCK, der 27. Maj 1941 blev sænket efter en glørværdig kamp mod en engelsk flådestyrke, der involverede både krydsere, slag- og hangarskibe.

For handelsskibe er en heroisk død mere sjælden, men de kan få en majestætisk død. Som da R.M.S. TITANIC løb på et isbjerg en klar aprilnat med næsten havblik. Et par timer tog det, medens orkestret spillede, og skibet stille gled dybere ned i vandet. Så rejste agterskibet sig som en kæmpe hval ud af vandet og stod lodret under den stjerneklare himmel, medens larmen fra tusinder af stykker møbler, porcelæn, glas, kufferter og fem flygler, der knustes mod skibets vægge og skotter, rullede ud over havet. Efter et par minutter begyndte agterskibet så at glide lodret ned i dybet, me-



Stranden langs med Alang Beach. I baggrunden ses to udfasede bulk carriers og i forgrunden de sidste rester af det italienske passagerskib T/S EUGENIO C på 30.567 brt. bygget i 1968 til Costa Armatori S.p.A. i Genua, der indsatte skibet i passagerfart mellem Genoa og Buenos Aires. I 2003 nåede skibet under navnet BIG RED BOAT frem til ophugningsvæftet på Alang Beach. I baggrunden ses også, hvordan ophugningsaktiviteterne har skabt et langstrakt "Klondyke" af mindre bygninger og skure med alt fra værksteder til kontorbygninger og i nogle tilfælde også boliger for arbejderne.

(Foto Peter Knego 2004)

The beach alongside Alang Beach. In the background are two phased out bulk carriers and in the foreground the last remains of the Italian passenger ship the T/S EUGENIO C of 30,567 brt., which was built in 1968 for the company Costa Armatori S.p.A. in Genoa. The shipping company put the ship into passenger service between Genoa and Buenos Aires. In 2003 the ship, now named the BIG RED BOAT, arrived at the shipbreaking yards at Alang Beach.

In the background can also be seen how the breaking up of ships has created an extensive "Klondyke" of smaller buildings and sheds, containing everything from workshops to office buildings and in some cases even housing for the workers.

(Photo Peter Knego 2004)

dens de overlevende sad tavse i bådene og overværede dramaet.

Mindre kunne også gøre det. D/S Vendilas skib S/S ERIK BOYE blev torpederet i Atlanten en junaften i 1940; om selve forliset skrev skibets styrmand Martin Bantz bagefter: "Pludselig rettede den sig op, så den kom til at ligge på ret køl stadig med fart fremover. Så sank den hurtigt dybere og dybere i vandet. Vi så vandet vaske over agterdækket, og den sank, stadig med nødbelysningen tændt. Da skorstenen var halvt i vandet, lød der et frygteligt spektakel, og en søjle af røg og damp slog op igennem den. Vi sad alle og stirrede tavst på den, for mig var det som at være vidne til et kæmpe-dyrs døds kamp, dens stønnen lød så levende, medens den styrtede af sted gennem vandet. Et øjeblik efter at den var forsvundet, var havet atter stille og roligt, som om der aldrig havde været noget skib. Alt hvad der var tilbage var 22 mand i en båd."

Skibe dør i krig, skibe dør ved forlis, og skibe dør ved stranding. Nogle under stor bevågenhed andre helt alene og uden mange spor som grønlandsskibet HANS HEDTOFT. Eller de dør sporløst som skoleskibet KØBENHAVN. Andre, som M/F KONG FREDERIK IX overlever, og for dem venter, efter et langt og arbejdsomt liv, ophuggernes skærebændere.

Et skib har, ligesom mennesket, en livscyklus. For et skib er den gerne ca. 30 år, fra det bliver født, og til det dør. I den danske handelsflåde blev et skib tidligere oftest født på et dansk værft, den tid er forbi, og nu sker fødslen i udlandet. Derefter sejler skibet for

det danske rederi i en årrække, kortere eller længere alt efter skibstype, og sammenlagt har den danske handelsflåde en gennemsnitsalder på omkring 7 år, derefter bliver det solgt. Køber kan være et udenlandsk datterselskab af det danske rederi, eller det kan være et udenlandsk rederi, der enten selv ønsker at bruge skibet, eller evt. stille det til rådighed for det danske rederi i en form for charter.

Efter endnu en årrække bliver skibet så solgt en gang til, og nu begynder for alvor turen ned ad den sociale rangstige. Fra at være ejet af et dansk rederi, glider skibet nu ud på verdensmarkedet, og næste ejer er gerne et rederi i Den tredje Verden. Som årene går, skibet ældes, og udgifterne til vedligeholdelse stiger, stiger også hyppigheden af ejerskift. Indtil skibet ender hos sin sidste ejer, firmaet der sælger det til ophugning.

Frem til anden Verdenskrig foregik ophugning af skibe i både USA og Europa. I Københavns Sydhavn lå således ophugningsfirmaet Petersen & Albeck, der var landets største ophugningsværft, hvor en stor del af den tidlige danske dampskibsflåde, der hovedsageligt var indkøbt som "second-hand" skibe, endte deres dage.

Efter krigen begyndte ophugningsindustrien at flytte ud til lande, hvor omkostningerne, ikke mindst arbejds lønningerne, var lavere. I de første år flyttede ophugningen til lande som Jugoslavien, Grækenland og Tyrkiet, men siden flyttede aktiviteterne endnu længere væk. Til Gadani Beach i Pakistan og til Bangladesh.

I Bangladesh begyndte ophugning af skibe ved en tilfældighed. Forskellen mellem ebbe



PRINCESS hed det her skib, da det nåede frem til Alang, men med den særegne skorsten og agteraptering, er man, på trods af navnet, ikke i tvivl. Skibet her er DFDS' gamle PRINSESSE MARGRETHE, der i 1968 sammen med søsterskibet KONG OLAV, blev leveret til DFDS' rute mellem København og Oslo.

I 1984 blev PRINSESSE MARGRETHE solgt til et rederi i Kina. Derfra blev det i 1988 solgt til Panama, og samme år videresolgt til et rederi på Cypern. I 2005 blev skibet solgt til et selskab i Dubai, der solgte det videre til Alang Beach. Ophugningen gik i gang i april, og i oktober samme år var skibet væk.

(Foto Kaushil Trivedo)

PRINCESS was the name of this ship when it arrived at Alang, but with its peculiar funnel and aft accommodation one is in no doubt despite the name. The ship is the DFDS's former PRINSESSE MARGRETHE, which in 1968, together with its sister ship KONG OLAV V, was delivered to the DFDS route between Copenhagen and Oslo.

In 1984 the PRINSESSE MARGRETHE was sold to a Chinese shipping company. From there it was sold in 1988 to Panama, and in the same year it was sold again to a shipping company on Cyprus. In 2005 the ship was sold to a company in Dubai, who sold it onwards to Alang Beach. Breaking up work began in April and by October the same year the ship was gone.

(Photo Kaushil Trivedi)



M/S WINSTON CHURCHILL, der her ses efter ankomsten til Alang Beach, blev bygget 1967 til DFDS' passager rute mellem Esbjerg-Harwich.

1996 blev skibet solgt Emerald Holding Ltd., Kingston Jamaica, og døbt om til MAYAN EXPRESS, og det var planen, at det skulle indsættes i passagerfart omkring Yucatanhalvøen.

Selskabet, der skulle stå for sejladsen, gik dog fallit, depositum for skibet blev aldrig betalt, og i de næste par år blev WINSTON CHURCHILL købt og solgt 32 gange, før det i foråret 2003 af et selskab i Dubai blev solgt til ophugning på Alang Beach. Den 24. Januar 2004 blev WINSTON CHURCHILL af et "sail-on-the beach-crew" sejlet op på stranden ved Alang.

(Foto Peter Knego)

The M/S WINSTON CHURCHILL, which is seen here after its arrival at Alang Beach, was built in 1967 for DFDS's passenger routes between Esbjerg and Harwich.

In 1966 the ship was sold to Emerald Holding Ltd., of Kingston, Jamaica and renamed the MAYAN EXPRESS, and the plan was to put her into passenger service around the Yucatan peninsular.

However, the company which was to run the ship went bankrupt, the deposit on the ship was never paid, and in the next couple of years the WINSTON CHURCHILL was bought and sold 32 times, before it was sold to the breaker's yard at Alang Beach in the spring of 2003 by a company in Dubai. On January 24th 2004 the WINSTON CHURCHILL was sailed up on to the beach at Alang by a "sail-on-the beach-crew".

(Photo Peter Knego)

og flod er i Den bengalske Bugt omkring 6 meter. I 1965 blev et stort fragtskib ved en cyklon kastet så højt op på stranden, at man opgav at få det trukket fri. Da der i området var mangel på stål, gik der ikke mange dage, før ivrige metaljægere var i gang med at skære skibet op, og derfra udvikledes så skibsofugningsindustrien ved Chittagong. Fra 1980 begyndte opbygning af skibe ved Alang Beach, og i årene efter voksede stranden ved Khambat Bugten frem som verdens førende center for opbygning. Stålet fra de gamle skibe var der hårdt brug for i forbindelse med Indiens gryende industrialisering, og inventaret om bord i skibene fandt, som nævnt ovenfor, sine kunder.

At årene før afgang til opbygning er år med mange ejerskift, og skift der ikke har meget med danske rederiinteresser at gøre, ses også af den skæbne, der overgik motorfærgeren KONG FREDERIK IX. I 1997 blev færgeren, som nævnt ovenfor, af rederiet Scandlines overdraget vederlagsfrit til det nystiftede Danmarks Færgemuseum i Nyborg. Desværre gik det museum fallit i 2001, hvorefter skibet af konkursboet blev solgt til en kinesisk forretningsmand, der ønskede at sætte det ind i passagerfarten langs kysten af Kina.

Den plan gik heller ikke, hvorefter færgeren blev solgt til et selskab, RIB Invest Ltd. på Cypern, der solgte skibet til en investorgruppe i Danmark, der kaldte sig MF Kong Frederik IX A/S. Da RIB Invest Ltd. overtog skibet, fremlodte det skibet i det danske skibsregister, men uden at tilmelde det til registret på Cypern. Da det danske register kun må overtage

second-hand skibe, der kommer fra andre registre, kunne færgeren, efter salget til MF Kong Frederik IX A/S, ikke komme tilbage til det danske skibsregister, og færgeren var dermed i praksis gjort statsløs.

Ved årsskiftet 2004-05 blev færgeren så igen solgt. Denne gang til et indisk selskab, der ville bruge den i passagerfart langs kysten af De forende arabiske Emirater. I marts 2005 afgik færgeren så fra Halsskov færgenhavn mod officielt Piræus, men da man nærmede sig den by, blev kursen lagt om, og færgeren stod ned gennem Suez Kanalen og videre over det Indiske Ocean mod Alang Beach og de indiske opbygningværfter.

Alang Beach huser omkring 180 opbygningværfter, og værfterne langs med stranden står for opbygningen af ca. 50 % af de skibe, der årligt fra hele verden bliver sendt til opbygning.

Stedet er på mange måder ideelt, for forskellen mellem flod og ebbe er ekstrem stor, og der er kun flod to gange om måneden.

Skibe, der skal hugges op, kommer ind, når der er flod. Ud for stranden bliver skibet overtaget af et særligt "sail-on-the-beach-crew", der står for at løbe skibet op på stranden. For en sidste gang er motoren vækket til live, så den kører, og med højest mulige hastighed sejler skibet op på stranden, for det meste så præcist, at det ligger lige ud for værftets lille plot og foran de maskiner, der ved hjælp af kæder skal trække skibet det sidste stykke i land. Arbejderne løber til, der bliver skåret huller ude i stævnen og kraftige kæder bliver fastgjort inde i skibet. I den anden ende er kæderne i forbin-

delse med dieselmotordrevne spil, og medens kæderne strammes op til bristepunktet, og nogle gange over – så arbejderne holder sig på afstand under den del af processen – trækkes skibet så langt op på stranden, som det er muligt. Et par timer efter trækker vandet sig ud, og som var det en strandet hval, ligger skibet fortabt tilbage.

Før ophugningen går i gang, skal skibets tanke tømmes for at forhindre en eksplosion. Dernæst går arbejdere og opkøbere skibet igennem for at fjerne alt det løsøre, der kan videresælges. Det kan være møbler, porcelæn og bestik, tæpper, gardiner, vaskekummer, badekar og toiletter. Simpelt hen alt, som er brugbart, og som kan sælges videre til genbrug i, hvad der nok må betragtes som en af verdens største genbrugsindustrier.

Når skibet er tømt for brugbart løsøre, går ophugningsformanden det igennem og bestemmer, hvorledes opgaven skal gribes an, og derefter går arbejderne i gang med skærebrænderne. Det tager alt efter størrelsen fra to uger og helt op til et år at hugge et skib op.

På de 180 ophugningsværfter, der ligger langs med Alang Beach, bliver der årligt op-hugget omkring 350 skibe. Det gav tilbage i 1998 værfterne et samlet overskud på omkring 130 mill. \$.

Der er på værfterne ansat omkring 40.000 arbejdere, medens omkring 200.000 mennesker er økonomisk afhængige af de aktiviteter, der foregår på stedet. Arbejdstiden er lang, gerne omkring 12 timer dagligt, men lønnen, ca. 2 US. \$ om dagen, er en af de højeste blandt

ufaglærte arbejdere i Indien. På trods af det, og på trods af, at forholdene på Alang Beach er bedre, end de forhold man ofte finder på ophugningsværfterne på Chittangong i Bangladesh, så er arbejdsforholdene på Alang Beach udsat for kraftig kritik. Det er der også grund til, for der er helt sikkert ikke i tilstrækkelig grad styr på arbejdssikkerheden for den enkelte arbejder. Mange arbejder uden sikkerheds-hjelme og -sko, uden livliner, og der sker stadig eksplosioner fra efterladte eksplosive luftarter i skibenes tankanlæg, ligesom der ikke er tilstrækkelig sikkerhed, hvad angår arbejdet med asbest, bly, kviksølv og andre farlige stoffer.

Noget er dog ved at ske, og i Indien har man opsat nye og strammere regler for, hvordan man skal hugge skibe op og omgangen med farlige stoffer. Vi er dog også i Den tredje Verden, så spørgsmålet er, hvorvidt disse regler bliver overholdt, eller hvorvidt man kan betale sig fra dem. Det at få forbedret arbejdsforholdene på ophugningsværfterne er en international opgave, som et enkelt land som Danmark umuligt kan klare alene. I 1992 blev der indgået en konvention i Basel, der forbød eksport af farligt miljøaffald til bl.a. lande som Indien, Pakistan og Bangladesh, og siden er både EU og IMO (International Maritime Organisation) i London gået ind i arbejdet for at sikre mere kontrol med de skibe, der bliver solgt til ophugning.

Miljøorganisationen Greenpeace, der har været en af de skarpeste kritikere af arbejdsforholdene på ophugningsværfterne, har rettet en berettiget kritik af forholdene og mente, at op-



M/F KONG FREDERIK IX, eller som den hed på det tidspunkt RIKY, fotograferet efter ankomsten til Alang Beach sommeren 2005, lige før arbejdet med ophugningen gik i gang.

(Foto Kaushil Trivedi)

M/F FREDERIK IX, or as it was called at the time RIKY, photographed after its arrival at Alang Beach in the summer of 2005, just before work on the dismantling began.

(Photo Kaushil Trivedi)

hugningen i Pakistan, Indien og Bangladesh er et perfekt eksempel på, hvordan den rige verden dumper sine problemer i u-landene. Den del af kritikken er dog næppe berettiget, for dem, der er ansvarlig for de skibe, der afgår til steder som Alang Beach, er skibenes sidste ejer. Med den sociale deroute et skib gennemløber i løbet af sin ca. 30 årige levetid, og den livscyklus, der er beskrevet ovenfor, så er sidste ejer yderst sjældent et rederi i f.eks. Danmark, men derimod et rederi, eller måske snarere en investorgruppe, med base i Den tredje Verden.

Genbrug og designermøbler

Ophugning af skibe er et prekært og følsomt problem. Hvordan slipper man af med de gamle skibe, ikke mindst de gamle tankskibe, og helst på en måde, så det er miljømæssigt forsvarligt også i tider, hvor ophugningsaktiviteterne stiger?

En sådan stigning så man således i årene 2003-08, hvor bl.a. KONG FREDERIK IX ankom til stranden, og stigningen i de år skete specielt inden for passagerskibe. Mange af de gamle skibe var drevet af "steam-turbine"-ma-



De hjemkøbte stole fotograferet, medens de endnu befandt sig på Alang Beach om bord i M/F KONG FREDERIK IX. Bagved t.v. ses et lille udsnit af et jernbanekort, der er kendt af de fleste danskere, der har været ude "at se med DSB".

(Foto Peter Knego)

The chairs purchased by the museum photographed while they were still at Alang Beach on board the M/F FREDERIK IX. Behind the chairs on the left a small section of a railway map is visible, one that will be recognised by most Danes who have been "out and about with DSB".

(Photo Peter Knego)

skiner, og da den type anlæg har et meget højt olieforbrug, var resultatet, at i takt med at oliepriserne steg, afgik en lang række af Europa og USA's gamle glørværdige – og ofte lige så asbestfyldte – passagerskibe til ophugningspladserne, medens en ny tids krydstogtskibe tog over.

Den sidste generation af de gamle passagerskibe, der oprindeligt var bygget til at fragte gods og passagerer over Atlanten og mellem de europæiske lande og deres forhenværende kolonier i Afrika og Asien, havde opgivet at være med i konkurrence med flytrafikken, og

mange af de gamle passagerskibe var derefter fortsat som krydstogtskibe.

Efterhånden som årene gik, udviklede de nye brændstofbesparende dieseldrevne krydstogtskibe deres eget design. Yderkahytter med egen balkon, stort centralt midtertorv med butiksarkader, restauranter, diskoteker, barer og floor-show. Nye skikke til nye tider, og efterhånden som de nye krydstogtskibe kom ud på markedet, blev de gamle sendt til Indien, hvor de blev tømt for alt genbrugeligt inventar, hvorefter skibet blev skåret op og stålet sendt til omsmelting. Der var dog en forskel på passagerskibene og de fragtskibe, man normalt havde set på ophugningspladser som Alang Beach. Om bord i passagerskibene var inventaret: møbler, døre, paneler, malerier og relieffer udført af nogle af tidens førende kunstnere og designere.

Rygtet om, at designermøbler og andre kunstgenstande, der hobede sig op på stranden langs Alang Beach eller i områdets genbrugsbutikker, begyndte at spredes. Opkøbere dukkede op, og imellem dem var Peter Knego fra firmaet MidShipCentury i Los Angeles.

Under ophold på Alang Beach tog Peter Knego en lang række fotografier fra stranden, ligesom han opkøbte en lang række møbler og andet inventar fra de gamle passagerskibe. Af de skibe, hvorfra Peter Knego opkøbte møbler, kan nævnes DFDS' forhenværende Englandsbåd M/S WINSTON CHURCHILL, der ankom til Alang Beach med de fleste af de møbler, arkitekten Kay Kørbing havde designet til skibet. Samt M/F KONG FREDERIK IX, der ved

ankomsten til Alang Beach stadig var i besiddelse af en stor del af de oprindelige møbler fra dengang færgen forlod Helsingør Værft.

Møblerne blev hjemtaget til Peter Knego og MidShipCentury's lager i Los Angeles, og derefter blev de sat til salg via internettet. Det lykkedes derved Handels- og Søfartsmuseet at hjemkøbe to øreklapstole samt seks mindre stole. De to øreklapstole var af den type, der stod i skibets salon og i kaptajnens dagkahyt, ligesom det var den type stole, der stod i skibets kongesalon.

Stolene blev transporteret hjem fra Los Angeles med Maersk Line, og i juni 2009 nåede de frem til København og museets magasin, hvor de blev pakket ud. De var noget ramponeret, men taget i betragtning, at stolene havde taget hele turen fra Halskov Færgehavn, til Alang Beach, hvor de var blevet fragtet ind til stranden, og derfra til Los Angeles, hvorfra museet så hentede dem hjem, havde de nu klarer det meget godt.

Stolene kom hjem. M/F KONG FREDERIK IX, blev bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Den blev afleveret 16. December 1954, og derefter indsat på Rødby-Puttgarden.

Siden sejlede den på Gedser-Warnemünde, og fra 1968 fungerede den også som fast afløserfærge på Storbæltsoverfarten.

I 2005 afgik KONG FREDERIK IX, efter flere forgæves forsøg på at bevare færgen i Danmark som museumsfærge, til Indien. Efter ankomsten derude nåede sagen op på ministerniveau, og endnu et par forsøg blev gjort på at få færgen hjem igen, men det lykkedes ikke.



Museets konservator Andreas Grinde i færd med at pakke stolene fra M/F KONG FREDERIK IX ud efter ankomsten til Handels- og Søfartsmuseets magasin.

(Foto Kåre Lauring)

The museum's conservator Andreas Grinde in the process of unpacking the chairs from the M/F FREDERIK IX after their arrival at the Danish Maritime Museum storeroom.

(Photo Kåre Lauring)

KONG FREDERIK IX blev hugget op, men et lille stykke af færgen, ikke meget måske, kun otte stole, fik dog, efter en tur rundt om jorden, lov til at vende hjem til Helsingør, hvor de vil indgå som et centralt element i efterårets udstilling om skibsophugning på Alang Beach.

Kåre Lauring

The Last Voyage

– scrap, recycling and designer furniture

SUMMARY

In 2005 the former DSB car ferry from the Rødby-Puttgarden crossing M/F KONG FREDERIK IX arrived at the shipbreaking yards at Alang Beach in India. Its arrival at Alang Beach was followed with great attention by the media back home in Denmark, partly because there were some dangerous substances such as asbestos on board the ferry, and partly because the ship's arrival at the shipbreaking yards was due to a number of unforeseen accidents.

In 1997 the car ferry had been handed over to the Danish Car Ferry Museum free of charge by its owner Scandlines, but unfortunately this museum went bankrupt in 2001. After this the M/F KONG FREDERIK IX faced a turbulent existence, which involved several changes of ownership, before it arrived at Alang Beach in 2005 under protest from several circles in Denmark.

Around the year 2000 Alang Beach had the world's largest shipbreaking yards. The beach had around 50% of the world market for the dismantling of ships, and every year about 350 ships are cut up in one of the beach's 180 shipbreaking yards.

Working conditions on the beach have quite understandably been subject to a lot of criticism, and both the EU and the IMO (International Maritime Organisation) have now started to work for the improvement of the working conditions. However, this is a difficult matter because with the social collapse that the ships experi-

ence in the last years of their active life they often end up in the possession of less responsible shipping companies and investment groups in the Third World, who then sell them to Alang Beach.

At the time when the M/F KONG FREDERIK IX arrived there was a lot of breaking up going on at Alang Beach, and the ships which were being dismantled were mostly older passenger ships. Many of the ships still had on board the original designed furniture, paintings, wall reliefs, panels and doors. As a result a number of firms from the western world appeared on the beach in order to buy up these pieces of furniture, and among them was the firm MidShipCentury from Los Angeles in the USA. Among the pieces of furniture bought by MidShipCentury were some items from the Danish ships M/F KONG FREDERIK IX and DFDS's old England ferry M/S WINSTON CHURCHILL.

On returning to Los Angeles the furniture was put up for sale on the internet, thus enabling the Danish Maritime Museum to purchase six armchairs and two winged armchairs of the same kind as the ones that originally stood in the King's Lounge of the ferry.

The chairs have now been transported home to the museum where they are a central part of the museum's latest special exhibition, which deals with the shipbreaking work at Alang Beach.

Kåre Lauring

Nye skibsmodeller til Handels- og Søfartsmuseet

I forbindelse med arbejdet på udstillingsdelen af det ny søfartsmuseum er museet ved at få udbygget sin samling af skibsmodeller vedrørende den nyeste del af handelsflåden.

I løbet af sommeren 2008 modtog museet således to modeller. Den ene, fra rederiet Torm, er en model af produkttankeren TORM MARIANNE på 109.672 tdw. bygget i Kina på Dalia Shipbuilding Industry i 2009. Motoren, der er fra Wärtsiä/Dalian, er på 5.260 KW, der gi-

ver skibet en servicefart på 15.7 knob. TORM MARIANNE, er i dag indsat på rederiets ruter med raffinerede olieprodukter mellem Middelhavet og Nordeuropa, og modellen af skibet er væsentlig for museets fortælling vedrørende den nyeste søfart. For udover at være museets eneste model af en produkttanker, illustrerer modellen også, hvorledes rederiet Torm i årene efter 1975 lagde sine aktiviteter om fra linjefart med stykgods og køleskibe til bulk- og tankskibsfart.



M/T Torm Marianne. (Foto Kåre Lauring)



M/S Isabella Kosan. (Foto Kåre Lauring)

Fra Lauritzen Kosan A/S modtog museet en model af et af rederiets nyeste og mest spektakulære skibe nemlig LEGC skibet M/S ISABELLA KOSAN på 8.573 tdw. Skibet, der er det første af en serie på 12 ethylenskibe med en kapacitet på 8.000 kubikmeter, blev leveret i 2007 fra Kwang Heavy Industries Co. Ltd, i Korea. Skibets motor på 5.920 kw, der giver det en servicefart på 15,5 knob, blev leveret fra MAN Diesel.

ISABELLA KOSAN er i på mange områder et bemærkelsesværdigt skib, hvor der i meget høj grad er taget højde for at sikre miljøet. Skibets hjælpemotor er indrettet, så den kan køre på gas, hvorved man sikrer sig, at eventuelle rester fra lasten bliver udnyttet, ligesom der er taget højde for vibrationer og støjniveau.

Udover tankanlægget er ISABELLA KOSAN også i stand til at medtage containere, idet der på dækket er gjort plads til otte 20-fods – eller fire 40-fods containere beregnet på transport af flydende gas. ISABELLA KOSAN er den første gastanker, der er konstrueret, så den lever op til reglerne for tildelingen af The International Maritime Organisation's Green Passport, samt CLEANSHIP-reglerne for bedre sikring af miljøet. I 2008 blev skibet af Lloyds List udnevnt til *Ship of the Year*.

De to nytilkomne modeller er begge udstillet på museet, hvor de kan ses, og de giver et godt supplement til museets fortælling om handelsflådens nyeste historie, der hidtil kun har været repræsenteret med container-skibe.

Museet på nettet

Mens vi arbejder på højtryk med at skabe et nyt og spændende søfartsmuseum i og rundt om dokken på Helsingør Værft, er der et andet arbejde, der har stået på i flere år, og som stedse udvider sig – udbygningen af museets virtuelle dimension.

I vore dage, hvor databaser og hjemmesider afløser ringbind og fotoalbums, er det vigtigt for museet at være på forkant med udviklingen. Via nettet kan vi til glæde for både os og vores brugere kommunikere, indsamle og udstille. Det kommer konkret til udtryk i museets forskellige online aktiviteter.

Maritime-museum.dk

Når talen falder på hjemmesider, tænker mange nok på repræsentative sider som museets Maritime-museum.dk. Her kan man se omtaler af udstillingerne, åbningstider, små portrætter af museets ansatte og beskrivelse af museets organisation. Hjemmesider kan dog også være meget anderledes og bygget op som uformelle kommunikationskanaler eller systematiske databaser. Dette betyder dog ikke, at de basale oplysninger om museet kan udlades. Vores gæster skal vide, hvornår vi har åbent, journalister skal kunne finde de rette telefonnumre og de lovpligtige oplysninger om museets vedtægter skal være offentligt tilgængelige.

Vigtigst er det dog at have en lettilgængelig og overskuelig portal for museets mangeartede virke.

Forsiden af Maritime-museum.dk viser i dag vej til både fotoarkiv, blog og biblioteksdatabase, og i fremtiden vil forsidenes funktion som indgang til en lang række services blive endnu mere markant. Allerede i dag kan man, udover det allerede nævnte, se museets frivillige medarbejder Jørgen Marcussens glimrende registrer over museets søkort og årbøgernes artikler, omtaler af tidligere særudstillinger samt læse tidligere nyhedsbreve og pressemeddelelser – og også arbejdet med det nye museum omtales fyldigt.

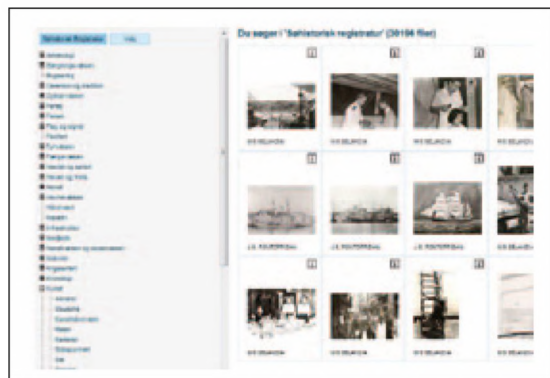


Det bliver en stor og spændende opgave at få alle disse ressourcer til at spille sammen i et system, der i fremtiden også kommer til at blive en helt ny platform for formidling og læring. Vi glæder os til udfordringen.

Billedarkivet

Museets online billedarkiv blev startet i 2003. Med god støtte fra en række fonde blev arbejdet indledt, så arkivet allerede i 2005 nåede op på 20.000 billeder. Siden er tempoet sat lidt ned, men vi lægger stadig løbende billeder ud, så vi i skrivende stund er kommet op over 30.000. Dette skal naturligvis ses i sammenhæng med museets samlede bestand af fotos, der ligger i omegnen af 200.000, så også i de næste mange år kan vi garantere en fortsat udvidelse af det online arkiv.

Fordelen ved det internetbaserede arkiv er mange. Først og fremmest gør vi på denne måde vores del af Danmarks maritime kulturarv nemmere tilgængelig for folk over hele verden. Vi ved, at mange, både historikere, tidligere søfolk, journalister og slægtsforskere, allerede bruger arkivet, og i fremtiden vil na-



turligheden, hvormed vores brugere omgås internetressourcer, blive større og større. Endnu ses det som en luksus at have mange billeder tilgængelige online – i fremtiden vil det være en selvfølgelighed.

Det online arkiv gør ikke blot museets fotosamling men også med tiden vores malerisamling tilgængelig for interesserede. En del af de malerier, der fysisk befinder sig på museets fjernmagasin, er allerede blevet affotograferet og lagt online, og mange vil følge i årene fremover. På denne måde tjener arkivet også som et effektivt arbejdsredskab for museets personale, der således nemt kan skabe sig et overblik over de omfattende, og stadigt voksende, samlinger. Både i forbindelse med arbejdet med det nye museum, og når vi hjælper brugere med at finde billeder til bøger og lignende, er det et praktisk værktøj. Vi håber, og forventer ganske ubeskedent, at endnu flere i fremtiden vil klikke ind på <http://billedarkiv.maritimemuseum.dk/fotoweb>.

Fyrskibet.dk

Fyrskibet er museets digitale logbog – eller blog. Ordet blog er en sammentrækning af ordet weblog, der, som det antydes, atter har maritime rødder. Idéen med en sådan internetbaseret logbog er, at man på en nem og uformel måde kan offentliggøre sine tanker om sin dagligdag og livets gang. Fyrskibet skal ses som museets udgave af en privat logbog, hvor scener fra livets gang bag museets facade præsenteres for brugerne. Her holder vi løbende læserne opdaterede med arbejdet med det nye museum. Desuden bruger vi siden til omtaler



af arrangementer, højdepunkter fra billedarkivet, let læste artikler om søfartshistoriske emner, quizzer og meget andet.

Det er en stor glæde for os at kunne delagtiggøre interesserede i vores mangeartede opgaver, som ellers ville finde sted bag kulisserne. Som læser af Fyrskibet kommer man bag facaden, når nye udstillinger forberedes, og man bliver blandt de første til at høre nyt om indkomne genstande og billeder. Desuden er det vigtigt for os at vise, at museet er mere end blot en udstilling, og at der bag det, som brugerne typisk ser, ligger en lang række forskellige ekspertiser.

Udover muligheden for at se os over skulderen byder Fyrskibet også på mulighed for at kommentere vores artikler og at debattere med andre brugere. Vi håber at www.fyrskibet.dk i løbet af de kommende år vil danne baggrund for både indsigt og udveksling.

Bibliotekets katalog

En af museets vigtige ressourcer er vores stadig voksende bibliotek. Biblioteket er en glæ-

de, som vi gerne vil dele med søfartsinteresserede i hele landet. Vi tilbyder ikke udlån, men man kan hjemmefra danne sig et overblik over samlingen. Vi er i samarbejde med Søfartens Bibliotek i København i gang med at lægge bibliotekets katalog online, så man nemt og bekvemt kan undersøge mulighederne for interessant læsning.

Den gradvise udbygning af bibliotekets database er i vores bibliotekar Kenneth Roy Henriksens kyndige hænder. Han tilføjer manuelt de emneord, der gør det muligt at søge emneopdelt, ligesom han hele tiden holder udkik efter nye spændende værker til samlingen.

Facebook

For den voksende del af befolkningen, der har en profil på det sociale mødested www.facebook.com, er der også mulighed for at møde museet. På museets profil kan man se samtlige historier fra Fyrskibet og komme med kommentarer til museets arbejde. Museets tilstedeværelse på Facebook er et godt eksempel på, at man via nettet kan komme nye og interessante brugergrupper i møde.



Årsberetning 2008

Året 2008 blev et aktivitetsmættet år for det gamle museum på Kronborg. Et år, der vil blive husket for tilsagn fra 11 fonde om finansiering af et helt nyt søfartsmuseum; et år, der vil blive husket for etableringen af Maritim Museums Byg ApS, der kommer til at stå for byggeri og indretning af det nye museum i og omkring Dok 1 fra Helsingør Skibsværft; et år, der vil blive husket for forberedelser til den gennemgribende nytænkning af udstillinger og aktivitetsfelter til det nye museum – og et år, der alt i alt vil blive husket for, at mange gode kræfter inden for og uden for museets mure har sikret den gode fremdrift, som denne årsberetning afspejler.

Det nye søfartsmuseum, byggeri og organisation

Ved indgangen til året 2008 var arkitektkonkurrencen for nybyggeriet gennemført med valget af BIG Bjarke Ingels Group som vinder. Museets byggeselskab VICH og rådgivende ingeniør COWI arbejdede i årets første måneder på undersøgelser af byggegrundens beskaffenhed som grundlag for det senere projekteringsarbejde.

Parallelt med dette arbejdedes der på at opstille en skitse for et driftsbudget for det nye museum, som blev drøftet med Kulturarvsstyrelsen, ligesom museets formand Niels J. Bagge, næstformand Dan Pode Poulsen og

direktør Jørgen Selmer ved et møde med kulturminister Brian Mikkelsen 17. januar 2008 præsenterede planerne for det nye museum.

Det havde længe stået klart, at det store nybyggeri ikke kunne gennemføres af museet alene. Hertil er museet for lille og rummer ikke den fornødne ekspertise til at gennemføre en så omfattende byggesag. Dette førte til, at museets styregruppe for byggeriet, byggeselskabet VICH og samarbejdet med COWI fra foråret blev erstattet af et nyoprettet selskab:

Maritim Museums Byg ApS

Dette selskab kommer til at stå for gennemførelse af byggeriet og indretningen. Arbejdet med etablering af den nye selskabskonstruktion blev udført med museets næstformand, Dan Pode Poulsen, som primus motor, ligesom Dan Pode Poulsen har arbejdet som hovedkraft i fundraisingarbejdet.

Overalt blev projektet mødt med stor velvilje, og resultatet blev tilvejebringelse af et stort trecifret millionbeløb til byggeriet og etablering af den nye selskabskonstruktion.

De 11 fonde, som har givet tilsagn om støtte til projektet, er:

- A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal

- Arbejdsmarkedets Feriefond
- Augustinus Fonden
- Aage og Johanne Louis-Hansens Fond
- Dampskibsselskabet Orient's Fond
- Den Danske Maritime Fond
- JL-Fondet
- Oticon Fonden
- TK Foundation
- TORMs Understøttelsesfond
- ØK's Almennyttige Fond

De egentlige byggeudgifter blev estimeret til 212 mio. kroner, hvortil kommer øvrige udgifter til arbejder på grunden, samt indretning. Fondsmidlerne samles i en nystiftet fond:

Maritim Museums Fond

Denne blev nedsat med følgende bestyrelse:

- Formand Mette Christensen, vicepræsident, Sø- og Handelsretten
- Dan Pode Poulsen, økonomidirektør, Danmarks Rederiforening
- Carsten U. Larsen, direktør, Folketinget, tidl. Nationalmuseet
- Jens Bjergmose, adm.direktør, TORMs Understøttelsesfond
- Jens Fehrn-Christensen, tidl. finansdirektør, NORDEN
- Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen

Fonden etablerede førnævnte datterselskab Maritim Museums Byg ApS, med følgende bestyrelse:

- Formand Dan Pode Poulsen, økonomidirektør, Danmarks Rederiforening

- Arnt Ottendahl, arkitekt, Arkitektfirmaet Arnt Ottendahl
- Jacob Salvig, museumsdirektør, Naturama
- Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen

Maritim Museums Byg ansatte Maersk Construction som bygherrerådgiver og Rambøll som rådgivende ingeniør for det videre arbejde.

I september gennemførte Maritim Museums Byg et to dages *kick-off* arrangement på Egelund Slot med deltagelse af repræsentanter fra Handels- og Søfartsmuseet, BIG, Maersk Construction, Rambøll og Maritim Museums Byg. Her lærte de involverede parter projektet og hinanden at kende som baggrund for det store arbejde, der ligger forude.

Den 9. oktober blev aftalen mellem Maritim Museums Byg ApS og Helsingør Kommune omkring byggegrunden til det nye museum underskrevet på slæbebåden BJØRN i Helsingør havn.

Dokken blev i oktober måned tømt for vand, og en ny afslutning af dokken ud mod havnen blev støbt i beton. Mellem denne væg og en spunsvæg sat, hvor den tidligere dokport var placeret, skal lægges rørføringer og pumpebrønde. Heldigvis viste tømningen, at dokkens beton så ud til at være velbevaret og anvendelig til at indgå i nybyggeriet.

Den 23. oktober afholdt Maritim Museums Byg orienteringsmøde og reception for de donerende fonde på Kronborg. Her fortalte Dan Pode Poulsen om arbejdet i Maritim Museums Byg. Arkitekt David Zahle fra BIG fortalte om



Tørdokken fra Helsingør Skibsværft tømt for vand. Dokporten blev i november 2008 erstattet af en støbt betonvæg, der kommer til at danne gavl i det nye museum.

(Foto Kåre Lauring, 2008)

Dry dock from Elsinore Shipyard emptied of water. In November 2008 the lock-gate was replaced by a cast concrete wall which will constitute the gable of the new museum.

(Photo Kåre Lauring, 2008)

den nye bygning og Jørgen Selmer om museet arbejde med at definere nyt indhold og aktivitetsfelt for Handels- og Søfartsmuseet.

Det nye søfartsmuseum, udstillinger og aktiviteter

I januar anmodede Handels- og Søfartsmuseet Aage og Johanne Louis-Hansens Fond om 2,5 mio. kr. til at udvikle planer for museets indretning, der kan føre frem til den endelige be-

slutning om et nyt museumskoncept. Beløbet skulle ifølge ansøgningen anvendes til etablering af et team af fagfolk og udstillingseksperter, som sammen med museets faste personale skulle udføre det udredningsarbejde, som blev skitseret i ansøgningen.

Forarbejdet til de nye udstillinger bliver udført af museets faste personale sammen med et nyansat team af fagfolk specielt ansat til dette arbejde. Det drejer sig om en histori-

ker, en etnolog og en konserveringstekniker. I forbindelse med etablering af Maritim Museums Byg ApS og dette selskabs overtagelse af ansvaret for byggestyring og udstillinger og for forvaltning af fondsbevillingerne, er der til koordinering og styring af udstillingsarbejdet endvidere blevet tilknyttet Maritim Museums Bygs bygherrerådgiver Maersk Construction. På baggrund af museets forarbejde stod Maersk Construction i efteråret for indkøb af forslag til de nye udstillinger fra 4 internationalt anerkendte arkitektfirmaer:

Studio Andreas Heller, Hamburg; Kossmann.dejong, Amsterdam; Opera Ontwerpers, Amsterdam; BIG, Bjarke Ingels, København. Firmaerne var udvalgt af museet bl.a. på baggrund af en række studieture.

Ved et heldagsmøde på Kronborg 17. december blev de fire firmaer præsenteret for projektet, museets ideer, som de også fremgik af et forud udsendt udstillingsprogram, samt for museet samlinger på museumsmagasinet. Der var den dag også mulighed for at møde hele museets personale. Deadline for aflevering af projektforslag blev sat til 1. febr. 2009. (Senere på året 2009 blev Kossmann.dejong valgt som udstillingsarkitekter.)

På baggrund af først og fremmest Aage og Johanne Louis-Hansen Fonds bevilling har der i 2008 været nedsat en række interne arbejdsgrupper til forberedelse af det nye museums indhold og det kommende samarbejde med bygnings- og udstillingsarkitekter m.fl.

Grupperne har året igennem holdt jævnlige møder, der alle er blevet skriftligt refereret i

interne notater og rapporter, der kommer til at danne basis for museets videre udstillingsarbejde. Imellem møderne har de enkelte medarbejdere udført et omfattende researcharbejde, der har skabt og udviklet den helt grundlæggende viden internt i huset, der er nødvendig for, at museet i samarbejde med udstillingsarkitekterne kan gennemføre det store udstillingsarbejde på kort tid og på et højt kvalitetsniveau.

Et koncentrat af dette arbejde udgør endvidere hovedindholdet i det 15 siders program som Maritim Museums Byg via Maersk Construction sendte til de udvalgte firmaer: "The New Maritime Museum, Exhibition Programme, December 2008".

Museets forarbejde var ved udgangen af 2008 i gang og delvist afsluttet på følgende områder:

1. Faglig afgrænsning og valg af "hovedhistorier"

De store linjer i museets fagområde er gennemgået for at skabe et overblik over den del af søfartshistorien, museet har viden, arkivalier, billeder og genstande til at illustrere, og den del af søfartshistorien, der kræver øget research og indsamling for at kunne indgå i udstillingen.

Dette er skrevet sammen til en illustreret rapport over søfartshistorien set fra museets synsvinkler. Det er beregnet til internt arbejdsredskab og vidensgrundlag for det arkitektfirma, der bliver valgt til at gå videre med udstillingsarbejdet.



Rotterdam Maritime Museum. Udstillingsrum om havnens historie udformet af arkitektfirmaet Kossman.dejong. Besøgt under museets studietur til museer i Nordtyskland og Holland.

(Foto Benjamin Asmussen, 2008)

Rotterdam Maritime Museum. The exhibition room about the history of the harbour designed by the firm of architects Kossman.dejong. It was visited during the Danish Maritime Museum's study trip to museums in North Germany and Holland.

(Photo Benjamin Asmussen, 2008)

2. Formidlingsprincipper og udstillingsformer

Ved hjælp af studierejser til kolleger og museer i ind- og udland har museet skabt sig et overblik over fordele og ulemper ved en lang række af både de traditionelle og de nye formidlingsformer, der bruges på museerne, samt en indsigt i de nye tiltag, der er under udvikling. Denne viden og dette overblik gør det muligt for museet at indgå i en kvalificeret dialog med

det valgte arkitektfirma, specielt med henblik på valg af formidlingsformer set i forhold til museets emnefelt og i forhold til museets ønskede brugergrupper.

Der er på museets og på eget initiativ gennemført besøg på 30 museer i Norge, Island, Sverige, Tyskland, Holland og England, samt på en lang række danske museer. Konklusionerne på besøgene med illustrationer er sammenfattet i en arbejdsrapport. Endvidere har

museet deltaget i en række formidlingskonferencer med specielt henblik på nye "trends" i museumsformidlingen samt ved en række møder orienteret om og drøftet de nuværende tanker for museets fremtidige formidling med kolleger.

Dele af konklusionerne fra det ovenstående blev indføjnet i udstillingsprogrammet til udstillingsarkitekterne.

3. Udstillingsgenstande

De første lister over ønsker til ny erhvervser er udarbejdet, og sammen med bl.a. Skibsbevaringsfonden er muligheden for erhvervelse af større helheder fra nyere skibe undersøgt.

Et første overblik over samlingens bevaringstilstand er skabt, og et foreløbigt budget over timeforbrug ved klargøring af genstande til de nye udstillinger er udarbejdet. Sidstnævnte er sammenfattet i den interne rapport "Logistik, konservering, montering", der nøje gennemgår de forestående opgaver med de originale genstande fra udvælgelsen, til de er monteret i den nye udstilling.

4. Skole- og uddannelsessektoren

I alt arbejde med temaer og formidlingsformer i de nye udstillinger er unge mennesker under uddannelse tænkt som primære brugergrupper. Et første idékatalog over undervisningsforløb er udarbejdet, og den første kontakt til Skoletjenesten for København og Sjælland er taget. Det er dog under arbejdet fundet naturligt at vente med nærmere bearbejdning af de ikke-maritime uddannelsers brug af udstillingerne til selve udstillingsarbejdet går i gang.

Et overblik over de maritime uddannelser er skabt, og søfartsuddannelserne i Svendborg er besøgt, bl.a. med henblik på samarbejde omkring brug af brosimulatorer. Forarbejdet fortsætter i 2009.

5. Brugergrupper/interesseorganisationers inddragelse

Opsøgning af potentielle brugergrupper, især blandt erhvervslivet inden for Det blå Danmark og diverse maritime interesseorganisationer. De første kontakter til interesseorganisationer er taget og det fælles formidlingsorgan for museernes kontakt til erhvervslivet "brugkulturen.dk" er konsulteret. Forarbejdet fortsætter i 2009.

6. Indtægtsdækket virksomhed

Indtægtsdækket virksomhed som f.eks. arrangementer og udstillingspræsentationer på museet, konferencer, guidninger m.m. for erhvervslivet, også uden for den maritime sektor.

Hidtidige ideer er skrevet ind i museets oplæg til rumprogram udarbejdet af Maersk Construction til brug for BIG arkitekters videre projekteringsarbejde. En kort rapport om lokaler og indtægtsgivende aktiviteter er udarbejdet. Forarbejdet fortsætter i 2009.

7. Branding. Markedsføring, PR

Museets nye "ansigt", designprogram og kommunikationsprofil skal defineres, ligesom det er tanken at finde et nyt navn til museet. Som forarbejde til at få denne opgave udført har der været afholdt møder med en række firmaer, der kan foretage professionel rådgivning og

udførelse af forarbejdet til museets nye "ansigt" og navn.

8. Driftsorganisation

Museets funktionalitet, bygningsdrift, udstillingsdrift, teknik, butik, café, undervisnings- og konferencerum, biograf, arkiv, bibliotek, administration, uderum m.m. har skullet bearbejdes i forhold til BIGs projekt.

I årets løb er alle museets interne funktioner derfor blevet gennemdrøftet med personalet og med Maersk Construction for så vidt angår de funktioner, der hænger sammen med den nye bygnings indretning. Et arbejde der fortsætter ind i 2009.

Museets driftsorganisation er i samarbejde med museets bestyrelse, Maersk Construction og Kulturarvsstyrelsen blevet drøftet især med henblik på fastlæggelse af museets nye driftsfunktioner med tilhørende driftsbudget i etableringsfasen og efter museets åbning.

Ny samlet fasedelt arbejdsplan med delbudgetter for hele museets virke i perioden frem til museets åbning i 2011-12 er ved årsskiftet under udarbejdelse.

9. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har besluttet, sideløbende med museets udviklingsarbejde, at forny venneskabets profil og aktivitetsfelt, så det kommer til at spille sammen med og understøtte Det Nye Søfartsmuseum. Foreningens bestyrelse har startet drøftelsen af omlægning af foreningens virke og navn i forhold til det nye museums udstil-

linger og hele aktivitetsindhold, alternativt en nedlæggelse af venneforeningen og etablering af en museumsklub i museets regi.

Samlinger og billedarkiv

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 FotoStation. Der er i 2008 blevet nyregistreret i alt 609 fotografier og 283 genstande.

Museumsinspektør Kåre Luring 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 afsluttet et omfattende arbejde med registrering af specialsamlingen af søkort og landkort. I alt 4.671 numre, der nu er lagt ud på nettet.

Til at fremme den retrospektive inddatering af museets ældre håndskrevne registreringer modtog museet ved årsskiftet 2007-08 kr. 100.000 fra Kulturarvsstyrelsen. På den baggrund er 5.700 analoge registreringer blevet overført til "Regin".

Museet har i 2008 fortsat og afsluttet et projekt med scanning af fotografier omfattende museets samling af ældre fotografier inden for områder som: dampskibe, skibsbygning, topografi, havne og livet om bord. Projektet

er blevet finansieret af Dansk-Fransk Fonden, Hempel Fonden, JL- Fondet, Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond, samt Danmarks Rederiforening med i alt 50.000 kr.

Arbejdet er udført af Morten Bronke, Thorbjørn Thaarup, Lone Kristiansen og med Henriette Gavnholdt som tovholder.

Der er adgang til museets digitaliserede billedsamling via hjemmesiden. I 2008 blev 3.690 fotografier digitaliseret, således at der ved udgangen af året var 29.290 fotografier, ud af samlet ca. 200.000, tilgængelige digitalt.

Den digitale tilgængelighed medfører dog ikke nedgang i personlige forespørgsler, hvor museet året igennem har besvaret omkring 800 henvendelser i form af e-mails, breve, personlige og telefoniske henvendelser med allehånde maritimhistoriske spørgsmål. Desuden har arkivet leveret billedmateriale til ca. 15 publikationer.

Indsamlingen af genstande skal i de kommende år koncentrere sig om nyere tid og nutid. Torkil Adsersen, der har den nyeste tids søfart som sit særlige ansvarsområde, er begyndt på indsamling af genstande til belysning af denne og skabe overblik over mangler i samlingen.

Museets har i 2008 med taknemmelighed modtaget en række gaver:

Det drejer sig bl.a. om en større samling porcelæn og glas fra rederiet A.P. Møller, modtaget fra A.P. Møller-Mærsk; fire skibsfotografier, fra Jørgen Bendixen; skibsportræt af R. Chappel, fra Helga M.E. Groth; en samling messingskilte brugt ved mærkning af kasser til afskibning fra Københavns Havn, fra Claes Hagstrøm; en



International Boat Show i Bella Center. Handels- og Søfartsmuseets store stand rummede bøger, skibsmodeller og en plancheudstilling om det nye søfartsmuseum.

(Foto Benjamin Asmussen, marts 2008)

International Boat Show in Bella Center. The Danish Maritime Museum's large stand contained books, ships' models and a wall poster exhibition about the new maritime museum.

(Photo Benjamin Asmussen, 2008)

samling fotografier, fra Kurt Hansen; fotografi af S/S MAGNUS, fra Erling Hentze; en scrap-bog fra hospitalsskibet M/S JUTLANDIA, fra Høy M. Holm; en stor samling fotografier vedr. skibsbesøg på Langelinie 1932-1950, fra Christian U. Joost; minebøsse fra Langelinie, fra Sømandsforeningen af 1856; flag fra B&W Motor A/S, fra Jesper Langtoft; arkiv efter Kap Horn Foreningen, fra Niels Løkkebo; fotoalbums fra div. skibe, to parallellinealer, div. regulatorer vedr. kompasser og udstyrslister fra

danske skibe fra Iver C. Weilbach, fra Jørgen Marcussen; papirer vedr. R. G. M. Mechlenborg, fra Ole Mechlenborg; skibsmodel af M/S RIKKE SKOU, fra Ole Olsen; mælkekande fra vraget af S/S BARON STJERNBLAD, torpederet 1917, fra S. Slater; to fotoalbum vedr. Hans Peter Frandsen skibsfører i ØK. Dateret 1910-1936, fra Søfartens Bibliotek; dagbog og karakterbog fra skoleskibene DANMARK og GEORG STAGE, fra Plum J. Trolle; samling af farvedias fra Århus Havn 1964-66, fra Karen M. Østergaard.

Deponeringer på museet:

Maleri af Christian Mølsted: "Skoleskibet København", 1922. Deponeret af Lone Mærsk-Møller og ophængt i udstillingen ved siden af modellen af samme skib.

Bibliotek

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen har i årets løb arbejdet med at bestandregistrere museets bogsamling til den maritime biblioteksbase, som er et fælles online-katalog for to maritime biblioteker, Søfartens Bibliotek og Handels- og Søfartsmuseets bibliotek. Et arbejde som blev påbegyndt i 2007, og som forventes afsluttet i 2009.

Museets del af fællesdatabasen er tilgængelig på: www.maritime-museum.dk.

Bibliotekets bogbestand er vokset med over 200 bøger, hvoraf de 131 er indkøbte, de øvrige modtaget som gave.

En liste over bibliotekets indkøb af bøger for året 2008, kan ses på: www.fyrskibet.dk i kategorien *Bibliotek*.

Ud over egne bogkøb, har museet i 2008 modtaget mange boggaver fra private og firmaer:

A. P. Møller-Mærsk: (1) "Dansk illustreret skibsliste, 1991, 1992, 1993", (2) "Om søassurandørens ansvar", (3) "Dansk søforsikringskonvention", (4) "BP: World-Wide Marine Distance Tables"; Benjamin Asmussen: "The Hanse Cog of 1380"; Niels J. Bagge: (1) "Dansk illustreret skibsliste, 2006 og 2007", (2) "Samling af søforklaringer over krigsforliste danske skibe 1914-1918"; Benny Dahl: (1) Henning Henningsen, "Skippere, klarerere og toldere", (2) F. Holm-Petersen, "Kurs Hongkong", (3) "Sømandens ret og pligt"; Dansk Metal: "Maskinarbejdernes århundrede – og de andre smedes"; Berrit Hansen: F.M.F. Jacobsen, "Fra skonnertfart til ubådskrig – dagbøger 1889-1918"; Kenneth Roy Henriksen: Mikkel Thorup, "Pirater, terrorister og stater"; Poul Linnet: "Af slægten Browns historie"; Søs Hussmann: "Den maritime frimærkeklub og 14 forskellige bøger/tryksager om maritime frimærker"; MAN Diesel: (1) "Marine Engine – 2008", (2) "Stationary Engine – 2008"; Marinens Bibliotek: (1) "Verzameling van vier en tachtig stuks Hollandsche Schepen", (2) Sune Wadskjær Nielsen, "Holmenkatastrofen"; Marstal Søfartsmuseum: (1) Karsten Hermansen, "Søens købmænd", (2) Karsten Hermansen, "Never give up"; Jørgen Marcussen: 15 bøger om diverse maritime emner; Norsk Sjøfartsmuseum: Fire bind af "Lloyd's Register of Ships"; Anders Klarskov Petersen: "Diverse årgange af Lauritzen News, samt årsberetninger fra DFDS"; Told & Skatmuseet: "En bok om Sessanlinjen 1935-75"; Søfartens Bibliotek: (1) Frederick

Emmons, "Pacific Liners", (2) "The Atlantic Liners", (3) "Danmarks Skibsførerforening 1874-1974"; Vendsyssel Historiske Museum: (1) "Det Danske Post- og Telegrafvæsen", "Det Kongelige danske Postvæsen gennem 300 Aar, 1624-1924"; Weilbach: René Taudal Poulsen, "I Nellebladets kølvand" historien om Weilbach og Det Blå Danmark".

Følgende forfattere har foræret egne værker til biblioteket: Willy Frendrup, "Den katolske kirke i de danske tropekolonier"; "Charlotte Grøndahl, "Vestindisk Handelsselskab 1778-1785"; Mirjam Louise Hvid, "Dend arme blanke slave"; Kjell Håkansson, "Med döden i kölvattnet"; Pernille Ipsen, "Koko's Daughters"; Erik Madsen, "S/S Hanne – en beretning om et skibsforslis"; Knut M. Nygaard, "Fra seilskip i trampfart til dampskip i linjefart"; Knud Arne Petersen, "Danske søfragtrater 1869-1913"; Christian Riis Stenby, "Kompagni, koloni og korrupsion"; Jens Thidemann, "Organiseringen af det danske lodsvæsen"; Thorbjørn Thaarup, "Først af de Nederlender".

Bevaring

Museets konserveringstekniker Line Hallbjørnsson og fra november konserveringstekniker Andreas Grinde har i årets løb fortsat arbejdet med nyordning af fjernmagasinet og tilsyn af samlingerne, så disse er klar til anvendelse i det nye museum. I 2008 er især arbejdet med revision af plads- og genstandsregistrering af malerimagasinet, og i den forbindelse har fotograf Jørgen Als fotograferet 175 malerier.

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 2008 er der således frosset genstande for Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, samt for et privat firma.

På museets eget konserveringsværksted er tre søkort konserveret som led i arbejdet med registrering og samling af alle søkort på ét magasin. Endvidere er konserveret en udkåret trækasse (sømandshusflid), et barometer samt Handels- og Søfartsmuseets gamle museumskilt. Endelig er påbegyndt konserveringen af en samuraidragt, hjembragt som sømandssouvenir i 1870'erne.

Desuden har museet på Bevaringscenter Næstved fået restaureret et hinterglasmaleri med motiv fra Canton. Dette arbejde er gennemført på baggrund af en bevilling fra Revisor, civiløkonom Gerhard Møller-Nielsen og hustru Kirsten Møller-Nielsen, født Ørsted's Mindelegat på 25.000 kr.

Hos konservator Per Laursen er konserveret en teknisk tegning af skibet KJØBENHAVN fra 1859.

På museets eget skibsmodelværksted har modelrestaurator Anders Faurholdt og skibssnedker John Rasmussen restaureret en række skibsmodeller:

M/S DANMARK; M/S FIONIA; D/F KRON-PRINSESSE LOUISE; S/S HJORTHOLM; M/T CHRISTIAN HOLM; M/S G.C. AMDRUP;

M/S ESSO NYBORG; S/S VENDIA; S/S STENBJØRN; M/S ISBJØRN; S/S LILLEBORG; S/S LILLEBJØRN; Kadrejerjolle fra Dragør; M/S FREDERICIA. I samarbejde med John Rasmussen er de nyrestaurerede skibsmodeller blevet tildækket med plastik på specialbyggede rammer for at sikre, at de kan opbevares støvfrit, indtil de skal udstilles på det nye museum.

Udstillinger

Museets formidling har mange former og inddrager de fleste af husets medarbejdere. I udstillingerne har museet haft 34.503 besøgende, mod 47.514 i 2007. Nedgangen må først og fremmest tilskrives, at museet har rettet sin aktivitet primært mod det interne arbejde med forberedelse af det nye museum. Entréindtægten har været på i alt 894.333 kr. lidt højere end i 2007 og udgør således, på trods af nedgangen, et væsentligt element i museets driftsgrundlag.

Arbejdet med de permanente udstillinger ledes af Kåre Lauring. Udstillingerne vedligeholdes løbende af Christian Huusom og Thorbjørn Thaarup. I 2008 er især arbejdet med fornyelse af udstillingstekster, og de første tre rum er nu forsynede med nydesignede ensartede udstillingstekster på dansk og engelsk og en stor del af forarbejdet til fornyelse af resten af museets tekster er udført.

Særudstillinger

“Tegninger af Ib Andersen fra de gamle tropekolonier”, tilrettelagt af Kåre Lauring, lukkede 30. september.

“Galathea III, med Vædderen jorden rundt 2006-2007” åbnede 10. oktober.

Udstillingen, tilrettelagt af Kåre Lauring, handlede om Galathea III ekspeditionen i 2006 og viste et udvalg af de fotografier, som Jyllands-Postens fotografer tog under rejsen. Fotografierne viste ikke blot de områder, ekspeditionen passerede under rejsen, men gav også et indblik i dagligdagen om bord i inspektionsskibet VÆDDEREN.

“De sidste sejlskibe”, museets særudstilling fra 2007, åbnede 6. februar på Aabenraa Søfartsmuseum, hvor udstillingens tilrettelægger Benjamin Asmussen holdt åbningstale. Udstillingen flyttedes senere på året til Limfjordsmuseet.

Messer

23/2-2/3 International Boat Show Bella Centret. Museet deltog med en stor og centralt placeret stand, hvor der blev solgt bøger og souvenirs fra museumsbutikken, vistes skibsmodeller og en plancheudstilling om projektet for nyt søfartsmuseum. Standen var bemanded af Kåre Lauring, Henriette Gavnholdt og Lone Kristiansen.

14-16/11: Bog-Forum '08 i Forum, København. Museet havde en velbesøgt stand sammen med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Standen var bemanded med Kåre Lauring, Henriette Gavnholdt og Lone Kristiansen.

Museumsbutik

Museets butik indgår som en del af velkomstcentret på Kronborg og betjenes af dets personale. Butikken sælger primært bøger samt

diverse souvenirs med maritimt historisk indhold.

På museet hjemmeside findes en web-butik, hvorfra kunderne direkte kan bestille, betale og få fremsendt museets salgsvare. Webbutikken bliver løbende udbygget og betjenes i det daglige af bogholderiassistent Heidi Beyer Petersen.

Museet har i årets løb fået fremstillet tre dvd-film til salg i museumsbutikken og webbutikken:

- "L'Avenir": Film om den firemastede bark L'AVENIRs rejse fra Sverige til Australien 1936-37.
- "M/S Klintholm": Filmen følger bygningen af DFDS's motorskib KLINTHOLM på Frederikshavn Værft 1949-50.
- "Navigationens historie" v. skibsfører Søren Thirslund. Filmen fortæller om fortidens forskelligartede navigationsformer og deres praktiske udførsel.

Publikationer og rapporter

- Handels- og Søfartsmuseet årbog 2008. Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner. 136 s. ill. Redaktion: Jørgen Selmer, Kåre Lauring og Jørgen Marcussen. Sidstnævnte som uundværlig redaktionssekretær. Venneselskabet har, traditionen tro, finansieret trykkeudgifterne til bogen.

Museets medarbejdere har i årets løb skrevet følgende:

- Jørgen Selmer: "Danmarks nye søfartsmuseum". Artikel i Danske Museer, nr. 1, 2008, s. 19-25.
- Kåre Lauring: Containertrafik gennem 50 år". Revideret udgave af artikel fra Handels- og Søfartsmuseets årbog 2007. Udgivet i en dansk/engelsk udgave 2008, 100 s. ill. Udgivet med tilskud fra Venneselskabet.
- Kåre Lauring og Hanne Poulsen: Redaktion og indledning til "Sømand Jens Anker Aakjærs erindringer" i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2008, s. 32-49.
- Benjamin Asmussen m.fl.: "Museumsfjæset". Artikel i Danske Museer nr. 5, 2008. Her redegjorde Benjamin Asmussen sammen med en række kolleger fra andre museer for mulighederne og udfordringerne i det nye globale netværk Facebook ud fra en museumssynsvinkel.
- Benjamin Asmussen er redaktør af museets elektroniske nyhedsbrev, der i 2008 udkom med tre numre.
- "Maritim Kontakt": Benjamin Asmussen er medlem af redaktionen og netredaktør for tidsskriftet.
- Museet har i årets løb færdiggjort følgende interne rapporter:
- Torkil Adersen og Benjamin Asmussen: "Historisk baggrundsmateriale".
- Andreas Grinde og Line Hallbjørnsson: "Logistik, konservering, montering".
- Benjamin Asmussen: "Formidling af Nep-tun og Clio" en arbejdsrapport om inspiration fra danske og europæiske museer."
- Benjamin Asmussen og Jørgen Selmer: "Lokaler og indtægtsgivende aktiviteter".

Udlån af genstande og billeder

Som landsdækkende specialmuseum er der hele tiden bud efter genstande fra museets samlinger til udstillinger på museer og institutioner. På følgende museer, institutioner og organisationer var der i 2008 udlånt genstande fra Handels- og Søfartsmuseet:

A.P. Møller-Mærsk; Arbejdermuseet; BIMCO; Cinema Center Helsingør; Danmarks Rederiforening; Helsingør Kommunes Museer; Kunstindustrimuseet; Københavns Bymuseum; Køge Museum; Limfjordsmuseet; Malmø Museer; Museet på Koldinghus; Museum Sønderjylland; Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg; Nationalmuseet; Søfartens Bibliotek; Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum; Zoologisk Museum.

Arrangementer, foredrag, omvisninger, skolebesøg

Rederklubben mødtes 8. april på museet med 125 deltagere. Der var modtagelse i Dansesalen med introduktion ved direktør Lars-Erik Brenøe, A.P. Møller-Mærsk og Jørgen Selmer.

I museets modelsal fortalte arkitekt David Zahle fra BIG-arkitekter om vinderprojektet til nyt søfartsmuseum, og Jørgen Selmer fortalte om planerne for udstillinger og aktiviteter i det nye museum.

Efter en buffet i særudstillingsrummet fik gæsterne som afslutning et eksemplar af Kåre Laurings bog om containertrafik gennem 50 år med hjem.

Modelskibssejlad i voldgraven ved Kronborg blev afholdt 1. juni med ca. 700 besø-

gende. Arrangeret af Vallensbæk Modelskibsklub sammen med Lone Kristiansen, Christian Huusom og Heidi Petersen. Benjamin Asmussen spækkede under sejladen. På Würtembergs Ravelin var opstillet en række boder med produkter til modelskibsbyggere. Arrangementet indgik som museets bidrag til den landsdækkende "Historiens Dag", iværksat af Kulturministeriet.

Kulturnatten på Kronborg afholdtes 26. september. Museet deltog ved at holde åbent hus i konserveringsværksted, arkiv og bibliotek, hvor museets personale tog imod og fortalte om deres arbejde.

Maritim Museums Byg afholdt 23. oktober reception på museet for de donerende fonde. Maritim Museums Bygs formand Dan Pode Poulsen fortalte om arbejdet med det nye museum; arkitekt David Zahle, BIG, fortalte om bygningen og Jørgen Selmer om det nye museums indhold og aktivitetsfelter. Efterfølgende buffet i museets særudstillingslokale arrangeret af Lone Kristiansen og Heidi Petersen.

Året igennem har museets medarbejdere afholdt 22 foredrag, 14 omvisninger og 13 undervisningsforløb for skoleklasser.

Hjemmeside

Museets hjemmeside holdes ugentligt ajour og er blevet udbygget væsentligt. Først og fremmest med **Fyrskibet.dk**.

Den 13. marts 2008 gik museets nye nyhedskanal og digitale logbog Fyrskibet.dk i luften med Benjamin Asmussen og Thorbjørn Thaarup som redaktører. Der er to formål med den nye logbog. For det første skal den infor-



Modelskibssejlad i voldgraven ved Würtembergers Ravelin, Kronborg 1. juni 2008.

(Foto Benjamin Asmussen)

Model ships sailing in the moat by Würtembergers Ravelin at Kronborg, 1st June 2008.

(Photo Benjamin Asmussen, 2008)

mere om arbejdet bag kulisserne på museet. De fleste museumsgæster ser kun udstillingen og overser derfor det store arbejde, der foregår på biblioteket, arkivet, billedarkivet, konserveringsværkstedet og mange andre steder. På Fyrskibet.dk kan alle museets medarbejdere fortælle interessante historier om arbejdet med fortiden.

Det andet hovedformål er at berette om opbygningen af det nye museum. Opbygningen dokumenteres af museets medarbejdere, og

formidles samtidig ud til offentligheden bl.a. gennem Fyrskibet.dk.

For begge formål gælder det, at læserne opfordres til selv at komme med input, kommentarer og spørgsmål, hvilket i nogen grad allerede er begyndt at ske. Den nye logbog hænger sammen med museets øvrige hjemmesider via links på kryds og tværs, og er med til at sikre, at når folk først er kommet inden for den virtuelle dør, er der masser af spændende rum at gå ind i.

Museet fik i 2008 som et af de første museer i Danmark en profil på det verdensomspændende sociale netværk Facebook. Profilen kan sammenlignes med en let udgave af en hjemmeside, hvor folk kan blive "fans" og derved abonnere på nyheder og dele information med hinanden. Facebookprofilen er tæt bundet sammen med den nye digitale logbog Fyrskibet.dk. og det elektroniske nyhedsbrev, så alle nyheder kan ses alle steder.

Antallet af besøgende på museets hjemmeside www.maritime-museum.dk har været 100-150 om dagen. Hertil kommer ca. 50 om dagen på www.fyrskibet.dk og 100 om dagen på billedarkivets side. Hjemmesiden er løbende blevet fornyet og opdateret af Henriette Gavnholdt, Benjamin Asmussen og Thorbjørn Thaarup.

Det elektroniske nyhedsbrev, som man gratis kan tilmelde sig på museets hjemmeside, har omtrent 400 abonnenter og redigeres af Benjamin Asmussen. Det udkom i 2008 i april, juni og oktober.

I 2008 startede på initiativ fra Helsingør Kommune et fælles oplysningsprojekt for projekterne på havnen. I dette indgår Søfartsmuseet sammen med Kronborg, Kulturværftet og Kulturhavn Kronborg under fællestitlen "Kulturområde Helsingør". Der er udgivet folder og flyer, oprettet hjemmeside og stillet informationsstandere op i byen og ved havnen. Jævnligt udsender sekretariatet for Kulturområde Helsingør pressemeddelelser og har samtidig et fælles telefonnummer, hvor folk kan henvende sig med spørgsmål. Information om

museumsbyggeriet varetages af Maritim Museums Byg.

Bygninger og lokaler

Året har været præget af et omfattende arbejde med magasiner og administrationslokaler i bygningerne på Kronborg. Museets ti gamle magasinrum i den røde træbygning (bygning 17) er ryddet og leveret tilbage til Slots- og Ejendomsstyrelsen. Indholdet af de ti rum er blevet sorteret: Bevaringsværdige arkivalier, kort og bøger er flyttet til museets administrationsbygning, hvor museet for at skaffe yderligere plads har lejet den nordlige stueetage til magasininformål. Det øvrige indhold af bygning 17 var ældre udstillingsinventar og særudstillingsplancher, der for det meste vedkommende er kasseret.

Egentlige museumsgenstande er flyttet til fjernmagasinet. Parallelt med dette arbejde er omordning af magasinrummene i stueetagen i administrationsbygningen begyndt, og bl.a. bibliotekets magasin er blevet sorteret, således at en stor mængde dubletter og bøger uden maritimhistorisk relevans er blevet solgt antikvarisk. Tre af stueetagens rum er blevet delvist ryddet og indrettet til kontorer og møderum for Maersk Construction. Det store omflytningsarbejde er udført under Kåre Laurings ledelse med Christian Huusom, Thorbjørn Thaarup og Kenneth Roy Henriksen som medvirkende.

I samme forbindelse er nogle af de mest medtagne rum i bygningen blevet malet, og der er hængt nye gardiner i vinduerne i stueetagen, så facaden tager sig præsentabel ud.

Nyindretning af et par af konserveringslokalerne er påbegyndt, bl.a. med installering af punktsug ved arbejdsborde og kemikalieskab.

I administrationsafdelingen på 1. sal er kopirummet blevet nymalet og delvist nyindrettet, en række medarbejdere har fået hævesænke borde, og det tidl. fotoatelier er blevet indrettet til museumsinspektørkontor.

Ledelse og administration

Ledelse og administration har været præget af arbejdet med det nye museum. Arbejdsrutiner gennemgås og tilrettes løbende, så museet gradvist tilpasser sig en ny situation frem mod åbning af det nye museum.

Den 1. september tiltrådte Thomas Bjørn Poulsen som administrationschef. Blandt de første opgaver blev arbejdet med driftsbudgetter i overgangsperioden til det nye museum, udarbejdelse af en personalehåndbog, indførelse af elektronisk fælleskalender og gennemgang af arkivering og administrative rutiner. Museets lønudbetalinger er omlagt, så pensionsberegningerne nu følger overenskomstsystemets. Store dele af computerbestanden er udskiftet, så det meste IT-udstyr nu fremstår i moderne stand. Dog mangler endnu opgradering af museets servere.

Regnskabet for 2008 viser en omsætning på 7.384.000 kr. og gav et overskud på 120.000 kr. Hovedindtægtskilderne var statstilskuddet på 5.811.000 kr. og billetsalg, andet salg og renteindtægter på 1.427.000 kr. De største udgiftsposter var lønninger på 4.744.000 kr. og

udgifter til lokaler og husleje på 1.526.000 kr. Forskning, bevaring, formidling m.v. udgjorde udgifter for 1.113.000 kr.

Museet råder desuden over "Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave" og "Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv". Renteindtægterne herfra blev 41.000 kr. og arvens formue beløb sig til 842.000 kr.

Repræsentation i bestyrelser og samarbejdskredse

■ *Jørgen Selmer:*

Direktør for museets byggeselskab VICH 8659 ApS. Medlem af styregruppen for det nye søfartsmuseum; af Kulturministeriets erfakreds for ledere af mindre kulturinstitutioner; af bestyrelsen for Danske Turistattraktioners stjernemærkningsordning; af bestyrelsen for Museumsmandsforeningen; af repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen. Medlem af Søfartsmuseernes Søfartspulje; ICMM; Helsingør Kommunes visionsgruppe "Primus Motor", "Flynderupgaardgruppen" (Samarbejdsforum for Helsingør Kommunes kulturinstitutioner), Helsingør kulturforenings bestyrelse; næstformand i bestyrelsen for egnsteatret Hamletscenen.

■ *Kåre Lauring:*

Medlem af ICMM. Medlem af styregruppen for det nye søfartsmuseum. Medlem af erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger. Områderepræsentant for Dansk Magisterforening i Frederiksborg Amt.

- **Benjamin Asmussen:**
Medlem af Søfartsmuseernes Søfartspulje.
Medlem af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.
- **Torkil Adersen:**
Medarbejderrepræsentant i museets bestyrelse. Udpeget som en af museets to repræsentanter i Skibsbevaringsfondens bestyrelse, sammen med Ole Vistrup.
- **Henriette Gavnholdt**
Medlem af erfa gruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger.
- **Thorbjørn Thaarup**
Medlem af erfargruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger.

Bestyrelse

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II.

Museets bestyrelse ultimo 2008

Adm. direktør i Dansk Transport og Logistik, Erik Østergaard, blev d. 4. november 2008 valgt til ny formand for Handels- og Søfartsmuseets bestyrelse. Erik Østergaard er udpeget til bestyrelsen af Bilfærgernes Rederiforening. Erik Østergaard afløste museets formand siden 1996, tidl. vicedirektør i Søfartsstyrelsen Niels J. Bagge, der fortsatte i museets bestyrelse som næstformand.

I forbindelse med etableringen af Maritim Museums Byg ApS, fratrådte Dan Pode Poulsen, Danmarks Rederiforening, som næstformand og bestyrelsesmedlem i bestyrelsen for Handels- og Søfartsmuseet.

Bestyrelse:

- Erik Østergaard, Bilfærgernes Rederiforening, formand for museets bestyrelse *
- Niels J. Bagge, Søfartsstyrelsen, næstformand for museets bestyrelse *
- Advokat Ole Bang, Dansk Erhverv *
- Skibsreder Bjørn Clausen, Danmarks Rederiforening *
- Tidl. formand, Jens Fage-Pedersen, Søfartens Ledere. *
- Skibsmægler konsul Morten Jacobsen, Danmarks Skibsmæglerforening.
- Skibssingeniør Hans J. Henriksen, Danske Maritime.
- Museumsinspektør Torkil Adersen, Handels- og Søfartsmuseet.
- Stats.aut. ejendomsmægler Svend C. Engholm, Helsingør Byråd.
- Maskinmester Bertel Johansen, Maskinmestrenes Forening.
- Formand Ole Philipsen, Metal Søfart.
- Adm.dir. Per Nykjær Jensen, Rederiforeningen af 1895.
- Sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for Mindre Skibe.
- Direktør Jørgen Marcussen, Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.
- Faglig medarbejder Poul Erik Jensen, Sømændenes Forbund/3F.
- Formand Ole Vistrup, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer.

De med * betegnede var tillige medlemmer af forretningsudvalget.

MUSEETS PERSONALE PR. 1. AUGUST 2009

- Museumsdirektør Jørgen Selmer
- Administrationschef Thomas Bjørn Poulsen
- Museumsinspektør Kåre Lauring
- Museumsinspektør Benjamin Asmussen
- Museumsinspektør Torkil Adersen
- Billedarkivar Henriette Gavnholdt Jakobsen
- Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen
- Konserveringstekniker Line Hallbjørnsson
- Konserveringstekniker Andreas Grinde
- Museumssekretær Lone K. Kristiansen
- Bogholderiassistent Heidi B. M. Petersen
- Museumsforvalter Christian Huusom Hansen
- Modelrestaurator Anders Favrholt
- Projektmedarbejder Thorbjørn Thaarup
- Projektmedarbejder Morten Bronke
- Museumsvært Jacob Frølich
- Museumsvært Niels Hein
- Museumsvært Jan Hørdum Jensen
- Museumsvært Leif Larsen
- Museumsvært Jette Mercuri
- Museumsvært Flemming Petersen
- Museumsvært Kristoffer Schmidt
- Frivillig medarbejder John Rasmussen
- Frivillig medarbejder Merete W. Marcussen
- Frivillig medarbejder Jørgen Marcussen

Bestyrelse og årsberetning 2008-2009

Bestyrelse pr. 18. august 2009

- Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, formand
- Jørgen Marcussen, næstformand
- Journalist Anders Høegh Post
- Direktør Erik Østergaard
- Sekretariatschef Steen Sabinsky
- Læge Finn Wiberg-Jørgensen
- Museumsdirektør Jørgen Selmer, sekretær

Beretning 2007-2008

Den 69. ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner blev afholdt tirsdag den 18. august 2009 klokken 1900 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Inden generalforsamlingen viste museumsinspektør Kåre Lauring de medlemmer, der ønskede det, rundt i særudstillingen med fotos fra Lindøværftet.

Til generalforsamlingen var omkring 40 medlemmer mødt frem.

Formanden bød forsamlingen velkommen, og foreslog Niels J. Bagge som dirigent. Da der ikke var andre forslag, blev Niels Bagge valgt med akklamation.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt, og at den forelagte dagsorden kunne godtages af forsamlingen.

Derefter blev generalforsamlingen afholdt som følger:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning for selskabets virksomhed 2008-2009
- 3) Forelæggelse af regnskabet for 2008-2009
- 4) Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
- 5) Fastsættelse af kontingent
- 6) Indkomne forslag
- 7) Eventuelt

Dirigenten gav derefter ordet til Selskabets formand, Hannes Stephensen, der aflagde følgende beretning.

ad 2)

Bestyrelsen har i beretningsåret bestået af:

- Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen, formand
- Direktør Jørgen Marcussen, næstformand samt repræsentant for Venneselskabet i museets bestyrelse,
- Direktør Ole Friis
- Journalist Anders Høegh Post
- Skibsreder Torben Palle Hansen
- Direktør Erik Østergaard, der også er formand for museets bestyrelse.

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

Det er med beklagelse, vi må meddele, at Selskabets æresmedlem forhenværende direktør i B&W Jens Magnus Barfoed i en alder af 94 år er afgået ved døden i december måned 2008. Selskabets opgave er at støtte museet i opgaver, der ligger ud over museets muligheder eller kapacitet. Selskabet har virket i 69 år og har gennem årene bidraget med støtte til genstandsindkøb til museet, forskellige aktiviteter og arrangementer til støtte for interessen for søfartens historie, og sidst og ikke mindst ved at udgive årbogen, som måske er foreningens største opgave.

Også i år vil årbogen udkomme i det layout og i det udstyr og i den kvalitet, som efterhånden er en tradition, og som vi endnu engang kan takke Selskabets næstformand Jørgen Marcussen for. Det er ikke nogen selvfølge, at Jørgen i nu snart mange år har påtaget sig rollen som redaktionssekretær for dette vægtige arbejde, og han takkes varmt for sit engagement og aldrig svigtende omsorg for kvaliteten i det arbejde han påtager sig. Naturligvis har museet også medvirket, ligesom de mange forfattere har stillet viden og engagement til rådighed for disse udgivelser. De skal også have en varm tak. Vi har skiftet trykkeri og derved opnået nogle fordelagtige priser for fremstillingsprocessen, hvilket har muliggjort lidt luft i økonomien i forbindelse med årbogens regnskab.

Selskabet har haft forskellige arrangementer i årets løb. Første arrangement var den 3. marts 2009 et foredrag på museet af Lene Høst Madsen fra Københavns Bymuseum om de spændende skibsfund, der blev gjort under udgravningen til den nye opera i København.

Den 2. maj var der arrangeret en udflugt til Holmen, hvor militærhistoriker Peter Thorning Christensen blandt andet fremviste mastekranen og fortalte om Nyholms historie fra grundlæggelsen i 1680 til i dag, hvor det meste af marinens kommandostruktur er flyttet, og hvor de historiske bygninger har fået en anden anvendelse.

Årets sidste arrangement er en tur til Lindøværftet onsdag den 23. september 2009, hvor man først skal bese området, hvor Odense Staalskibsværft var placeret inden udflytningen til Lindø. Dernæst indgår et besøg på Lindøværftet, der som bekendt er landets sidste store skibsværft.

Generalforsamlingen hører også ind under Selskabets aktiviteter, og efterfølgende præsentation af indholdet af det nye museum er således også et tilbud til medlemmerne, som vi glæder os meget til at høre mere om. Det nye museum er ifølge sagens natur en voldsom udfordring til alle med relationer til dette store projekt, og bestyrelsen har da også valgt at tilsidesætte et beløb til støtte for museet, når tiden for færdiggørelsen nærmer sig, og der forventeligt vil opstå ønsker, der ikke er indeholdt i budgetterne for dette storstilede projekt.

Herudover har bestyrelsen givet tilsagn til at støtte digitaliseringen af ældre årbøger, således at disse vil kunne opnå en lettere tilgængelighed for kommende generationer.

Selskabets medlemstal er i dag ca 750 medlemmer samt ca 15 virksomheder. Vi har været oppe på over 1.000 medlemmer, så Selskabet har desværre over en årrække lidt en nedgang i medlemstallet. Museets prægtige samlinger og det fornyede museum i dokken fortjener en øget opmærksomhed, og en fornyelse af Selskabets struktur, så den matcher det nye museum, er da også under overvejelse - et arbejde, der nøje følger udviklingen i museets fremtidige opbygning. Det er for tidligt at sige noget konkret om dette arbejde, og under alle omstændigheder vil det blive et medlemsanliggende, men ingredienserne i bestræbelserne er en styrkelse af medlemstallet og en kampagne for at få den yngre generation i tale.

Ad 3)

Jørgen Marcussen gennemgik derefter de omdelte og reviderede regnskaber for perioden 1. april 2008 til 31. marts 2009.

Venneselskabets regnskab udviste et mindre fald i kontingenterne fra sidste års 182.000 kr. til i år 177.000 kr., så indtægtssummen med tillæg af salg og udbytter blev på 177.000 kr. mod sidste års 198.000 kr.

På udgiftssiden var den største post årbogens omkostninger, der netto androg 144.000 kr. mod sidste års 168.000 kr. Den formindskede udgift skyldtes skift til et trykkeri, der havde afgivet et mere favorabelt tilbud.

Af øvrige omkostninger kostede medlemsarrangementerne 8.000 kr., og kontorhold, porto, revisor og gebyrer i alt 32.000 mod sidste år 37.000 kr. Året sluttede med et underskud på 6.000 kr.

Balancen viser aktiver for i alt 117.000 kr., heraf 95.000 kr. i likvider. Egenkapitalen er på i alt 96.000 kr. og gældsforpligtelserne på 22.000 kr.

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds, advokat Sture Høvdens og Marius Ranæs sammenlagte legater udviste for samme periode indtægter for 88.000 kr. mod 91.000 kr. sidste år. Efter fradrag for omkostninger til revisor og gebyrer var der 84.000 kr. til fordeling. Heraf henlægges de 17.000 kr. til grundkapitalen, mens de 50.000 kr. uddeltes til museet til formål og resten, 17.000 kroner henlagdes til uddelingsreserverne.

Balancen viser aktiver for 2.493.000 kr. og egenkapitalen er på 2.425.000 kr. mod 2.392.000 kr. sidste år. Gældsforpligtelser var på 68.000kr. inklusive de uddelte 50.000 kr.

Regnskaberne blev uden bemærkninger fra generalforsamlingen godkendt.

Ad 4)

Under dirigentens ledelse blev der foretaget valg til bestyrelsen. Af de tre bestyrelsesmedlemmer, der var på valg i år, havde de to meddelt, at de ikke ønskede at genopstille. Til genvalg var derfor kun opstillet direktør Erik Østergaard.

Bestyrelsen foreslog to nye kandidater, nemlig sekretariatschef Steen Sabinsky og hr.

Finn Wiberg-Jørgensen. Alle tre kandidater blev valgt med akklamation af forsamlingen. Ligeledes blev revisor Niels P. Hansen fra Pivot Revision genvalgt som revisor.

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 fastholdt for det kommende år.

Ad 6)

Der var ikke indkommet forslag.

Ad 7)

Under eventuelt ønskede ingen at få ordet.

Dirigenten kunne derefter afslutte generalfor-
samlingen.

I pausen var Selskabet i forkammeret vært ved en forfriskning arrangeret af sekretær Lone K. Kristiansen. Efter pausen holdt museets medarbejdere ved museumsdirektør Jørgen Selmer, museumsinspektør Benjamin Asmussen, museumsinspektør Torkil Adsersen og projektmedarbejder cand.mag. Thorbjørn Thaarup et afvekslende og interessant foredrag om det kommende ny søfartsmuseums indretning af udstillingsområderne. Årbogens artikel af museumsdirektør Jørgen Selmer beskriver mere detaljeret planer og status for de nye udstillinger.

Mødet sluttede omkring kl. 2100.

*Referent Jørgen Marcussen
19. august 2009*

Venneselskabet forårstur 2009

Lørdag den 2. maj viste vejret sig fra sin smukkeste side, da Handels- og Søfartsmuseets Venneselskab afholdt sin forårsekskursion til Holmen i København. Området, som Søværnet i dag disponerer over, er blevet noget indskrænket siden udflytningen af de operative styrker til provinsen, men der er stadig et omfattende areal på Nyholm, hvor gamle bygninger, museumsskibe og talrige andre minder om Danmarks orlogsflådes plads i historien kan ses.

Deltagerne mødtes ved hovedindgangen til Nyholm med vores guide på turen, militærhistorikeren Peter Thorning Christensen, og vi begav os til hovedattraktionen, Mastekranen fra 1748, som vi fik adgang til at bese indvendig. Turen op gennem de forskellige etager i kranen byder på mindre udstillinger af forskellige håndværk, der har været udført på Holmen, men det er selve trækonstruktionen af kranen, der er hovedsagen. Kranskelettet af meget kraftige tømmerdimensioner er så at sige pakket ind i det murstenshus, som beskueren ser udefra. Huset skal kun tjene til værn mod klimatiske påvirkninger; det er tømmerkonstruktionen, der skulle kunne løfte de store vægte, når masterne skulle placeres i orlogsskibene.

Fra toppen af kranen er der vidt udsyn hele Holmen rundt, og mod byens kerne, hvor

alle tårnene kan udpeges, får man en interessant kig helt fra Tuborg Havn forbi Frihavnen, Langlinje, Amalienborg, Christiansborg til Amagersiden med Christianshavn samt hele forløbet af Københavns Havn gennem byen.

På grund af det meget klare vejr kunne vi også se de elementer, der engang udgjorde en del af Københavns søbefæstning: Flakfortet, Middelgrundsfortet, Trekroner og Saltholm samt bastionerne rundt om Holmens område mod Amager.

Alle disse værker og bygninger fik vi grundigt forklaret af vores guide, der kunne fortælle om både ældre og nyere tildragelser fra området. Af de nærmeste seværdigheder fik vi udpeget den flyttede radiohytte, landets første, hvor de ældste radioapparater opbevares, og da vi kom ned fra kranen, fik vi under den fortsatte rundtur fortællingen om bygningen Under Kronen, Kasernen, Stenhuset – der er det mindre muntre lokale arresthus, Batteriet Sixtus, hvorfra salutterne afgives i København, Spanteloftbygningen med den gamle bedding foran, der skulle betjene den ikke længere eksisterende dok, hvor orlogsskibene blev bygget.

Efter et par timers rundvisning fortsatte turen til Foreningen Gamle Georg Stage Drenge lokale i restaurant Rabes Have, hvor der var arrangeret frokost for deltagerne. GEORG



Mastekranen bygget af Philip de Lange i 1748-51 og med miljøskibet GUNNAR THORSON, bygget i 1981 på Ørskov Stålskibsværft, langs kajen. Det øverste af kranens tømmerkonstruktion rager oven for beskyttelseshusets murede vægge og ud over kaj siden.

(Foto J. Marcussen for H&S)

The masting crane built by Philip de Lange in 1748-51, and the environmental ship GUNNAR THORSON, built at Ørskov Stålskibsværft in 1981, alongside the quay at Holmen. The upper part of the crane's timber construction sticks out over the masonry walls of the protective tower and out over the quayside.

(Photo J. Marcussen for DMM)

STAGE-lokalet er festligt udstyret med nautiske redskaber og andre minder om skoleskibene GEORG STAGE, og på væggene er opsat gruppefotos af så godt som alle elevholdene, der har sejlet med skibene.

Takket være det fine forårsvejr og den gode rundvisning, tror jeg, at alle deltagerne fik en



Hovedvagten på Holmen blev bygget i 1744-45 af Philip de Lange og kaldes i daglig tale for Under Kronen. Oprindeligt havde bygningen en flagstang op gennem kronen, hvilket var et af kravene sammen med, at der skulle være et ur på bygningen. I dag er bygningen i brug som undervisnings- og mødelokaler.

(Foto J. Marcussen for H&S)

The Main Watch on Holmen was built in 1744-45 by Philip de Lange and is known in common speech as Under Kronen (Under the Crown). Originally the building had a flagpole going up through the crown, which was one of the requirements for the building, together with the requirement that there had to be a clock on the building. Today it is used as teaching and meeting premises.

(Photo J. Marcussen for DMM)

udbytterig lørdag. Ekskursionen var arrangeret og perfekt gennemført af museets sekretær Lone K. Kristiansen og direktør Jørgen Selmer.

Jørgen Marcussen
Den 5. maj 2009.

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 2008-2009

Alrune, Flemming	Askeby
Andersen, Kenn; Helsingør Dagblad	Helsingør
Bach, Hans	Måslet
Bennick, Jørgen	Marstal
Erichsen, Carl	Nivå
Hansen, Jens Frimann	Ålsgårde
Jensen, Jens Aage	Helsingør
Jensen, Kirsten	Helsingør
Jørss, Poul	Hasle
Koch, Aase Elisabeth	Korsør
Lagoni, Villy	Vejle
Larsen, Charlotte Julie Lund	Nykøbing F
Nielsen, Arne	Fredensborg
Nilsen, Terje	Stavanger
Olesen, Frede	Frederikshavn
Sabinsky, Steen	Helsingør
Willadsen, Jonas	Gilleleje

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

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.

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 renessancens 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 renessancens verdenssyn.

47 sider, hæftet, H&S, 2006.

Kr. 29,-



Modernismens skibe

Benjamin Asmussen, Kåre Lauring, Thorbjørn Thaarup, Steen Schøn, 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 knytter de 150 detaljerige, stofflige 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. Benzons og hans skibe

Asger Nørlund Christensen

E.C. Benzons (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,-



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 2005 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 2006 og 2007 sælges til kr. 200 per bind. Årbøgerne fra 2008 og 2009 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,-



Barken L'AVENIR – DVD

Barken L'AVENIR sejler i 1936 til Australien efter hvede – og vi følger med. Takket være fabrikant Svend Ahlstrand, der filmede under hele rejsen, har vi vidnesbyrd om det barske liv om bord. Vi følger søfolkene i deres arbejde og deres fritid og følger deres møde med havet og dets skabninger. S/H, 60 minutter

Kr. 99,-

Navigationens Historie – DVD

Nu kan man følge navigatør Søren Thirslund på DVD. Han tager os gennem århundredernes navigationsteknikker om bord på meget forskelligartede fartøjer.

Fås både på dansk og engelsk, 44 minutter

Kr. 99,-

