



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg



Årbog 2010

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

Årbog 2010



Udgivet af SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG
2010-udgaven er bind 69 i rækken af museets årbøger
© Handels- og Søfartsmuseet.

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

ISBN 978-87-7015-004-0
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.

Bogladepriis kr. 295,00

Forsideillustration:

Aftenstemning i Hamburg havn set fra M/S CLEMENTINE
MÆRSK, april 2010. Fotoet er taget fra skibet, der
regelmæssigt anløber Hamburg på dets rute Fjernøsten-
Europa. Synet af byen set fra skibet er ofte den eneste
kontakt besætningen får med havnen. Kajpladsen med
gantrykranerne er reserveret i forvejen, og den stramme
tidsplan efterlader kun lidt eller ingen tid til en landlov
for besætningen.

(Foto Torkil Adersen)

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 evening atmosphere in Hamburg harbour as seen
from the M/S CLEMENTINE MÆRSK, April 2010.
The photo is taken from the ship, which calls regularly
at Hamburg on its route from the Far East to Europe.
The view of the town from the ship is often the only
contact that the crew has with the port. The quay berth
with the gantry cranes is reserved beforehand, and the
tight schedule leaves little or no time for the crew to get
shore leave.

(Photo Torkil Adersen)

Indhold

Forord

Danmarks nye søfartsmuseum – første spadestik 5

Torkil Adersen

På tur med M/S CLEMENTINE MÆRSK
En landkrabbes oplevelser på et moderne handelsskib 7
On Tour with M/S CLEMENTINE MÆRSK. A Landlubber's Experiences on a Modern Merchant Ship

Erik Gøbel

Øresundstolden og dens regnskaber 1497-1857 41
The Sound Toll Registers, 1497-1857

Jakob Seerup

Historien om de danske vagtskibe i Sundet, på Storebælt og Københavns Red 73
Guardships of the Royal Danish Navy in the 18th century

Kåre Lauring

Dansk slavehandel – en underskudsforretning? 101
Danish Slave Trade – a Loss-making Business?

Frede Bak

Galeasfører og meget mere i Grønland 139
Master of a Galeas in Greenland and a lot more besides

Årsberetning 2009-2010 for Handels- og Søfartsmuseet	152
Bestyrelse og personale	176
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – bestyrelse og beretning 2009-2010	179
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – medlemskab og tilskud	185
Nye medlemmer i Venneselskabet	186
Firmamedlemmer per 2010	187
Museumsbutikken	188

Danmarks nye søfartsmuseum – første spadestik

17. september 2010 var kulturminister Per Stig Møller i Helsingør for at foretage det første spadestik til Danmarks Nye Søfartsmuseum, der opføres på basis af generøse donationer fra en lang række fonde. Hermed blev det markeret, at byggeriet af BIG arkitekternes fantastiske underjordiske museum, placeret omkring den gamle dok 1 fra Helsingør Skibsværft, nu er gået i gang.

Det vil ikke være nogen nyhed for denne årbogs læsere, at der gennem flere år er arbejdet på forberedelserne til det nye museum, men året 2010 vil alligevel stå som en milepæl. Det var året, hvor museumsbyggeriet startede, og hvor udstillingsarbejdet med udstillingsdesignerne Kossmann.dejong for alvor gik i gang. Det var også året, hvor vores kommente naboer, Kulturværftet og Kronborg, begge kunne indvie henholdsvis nyindrettede bygninger og nye formidlingstiltag i og omkring det gamle slot. Det er hermed tydeligt for enhver, at det nye søfartsmuseum er på vej, og at det kommer til at ligge lige midt i et kulturelt og oplevelsesmæssigt kraftfelt af internationalt format.

Et er at bygge et nyt museum. En mindst lige så vigtig udfordring er at sikre en fornuftig drift af museet, så de store investeringer i byggeriet kommer til at give det rette afkast i form

af skiftende udstillinger og aktiviteter, der år efter år kan tiltrække publikum i alle aldre fra nær og fjern. Vi er derfor nu i fuld sving med at sondere mulighederne for at udnytte vores brede vifte af samarbejdspartnere til at sikre liv, kraft og synlighed for det nye museum. En del aktiviteter skal baseres på indtægtsdækket virksomhed, men der er også behov for øgede bevillinger, og vi må derfor hilse det med stor tilfredshed, at Helsingør Kommune har vedtaget fra 2011 at yde driftstilskud til museet i forlængelse af hovedtilskudsyderen, Kulturministeriet.

Igennem mange år har museet nydt godt af årlige tilskud fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, der som en meget væsentlig indsats finansierer udgivelsen af denne årbog, der i år udkommer for 69. gang. Årbog 2010 afspejler ligesom tidligere årgange, at museets basis er viden. Den viden, der ligger i samlingerne af genstande, billeder, erindringer, arkivalier og bøger. Den viden, der skabes ved indsamling, bevaring, registrering og forskning.

På de følgende sider skildrer Torkil Adersen livet om bord på containerskibet CLEMENTINE MÆRSK i 2010. Artiklen er resultat af et etnologisk feltarbejde, hvor A.P. Møller-Mærsk havde inviteret museet med om

bord på et af de moderne containerskibe. Skil- dringen af nutidens søfartserhverv skal nemlig have en fremtrædende plads i det nye muse- ums udstillinger.

Men selv gamle velkendte emner skal un- dertiden tages op til revision. Det sker her i Kåre Laurings artikel om den danske slave- skibsfart mellem Guldkysten og Dansk Vest- indien. Modsat den almindelige opfattelse på- peges det, at sejladsen i sig selv ikke var nogen guldgrube, og at billedet af ofre og skurke er noget mere nuanceret, end de fleste forestiller sig i dag.

Kronborg åbnede i år en ny permanent udstilling om Øresundstolden, og museet kvitterer med at bringe nyt om emnet i Erik Gøbels artikel, der trækker trådene fra de be- varede originale toldprotokoller helt op til den meget spændende igangværende digitalisering

af materialet, der i løbet af et par år vil gøre det muligt for både forskere og andre interes- serede at læse de komplette tekster på nettet.

Vores gamle samarbejdspartner Orlogsmu- seet v. Jakob Seerup har også Øresund i fokus. Vi er her i 1700-tallet og får historien om de vagtskibe, der regulerede den tætte trafik ind og ud af Østersøen.

I Frede Baks artikel ser vi, hvordan erin- dringer og dagbøger på bedste vis kan skildre den store historie ud fra det enkelte menne- skes oplevelser. Det møder vi her med levende beretninger i galeasefører Christian Niensens dagbog fra Grønland o. 1900.

God læselyst!

Jørgen Selmer
Museumsdirektør

Torkil Adersen

På tur med M/S CLEMENTINE MÆRSK

En landkrabbes oplevelser på et moderne handelsskib

Torkil Adersen er cand. phil. i europæisk etnologi ved Københavns Universitet. Han har bl.a. været ansat som inspektør og leder af skoletjenesten på Arbejdmuseet og har lavet dokumentationer af flere arbejdspladser, herunder B&W Skibsværft i 1996. Som led i forberedelserne til udstillingerne om moderne søfart i det nye søfartsmuseum var han på medsejlad på M/S CLEMENTINE MÆRSK i foråret 2010.

Onsdag d. 15. april kl. 13.00 stod jeg i Hamborgs lufthavn med alle mine pakkenelliker klar til at komme med på en sejltur, der ikke er normal for landkrabber som mig. Turen til Hamborg var gået uden problemer, men askeskyen fra Island havde samme dag nået det europæiske luftrum, og det var i sidste øjeblik, jeg var kommet med flyet. Få timer senere lukkede Kastrup for al flytrafik. Grunden til, at jeg stod i Hamborg, var, at jeg skulle på medsejlad om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Som inspektør på Handels- og Søfartsmuseet med ansvar for nogle af udstillingerne i det nye søfartsmuseum, var det hensigten, at jeg skulle få et førstehåndsindtryk af, hvordan livet til søs tager sig ud i dag. CLEMENTINE MÆRSK er et af Maersk Lines mange containerskibe, som går i fart mellem Europa og Fjernøsten. Skibet var på den sidste del af rejsen fra Fjernøsten

og manglede kun nogle få havne, før vejen gik tilbage til Japan. Inden jeg gik om bord, havde skibet sejlet fra Hong Kong og undervejs lagt til i Singapore, var gået gennem Suezkanalen, og i Europa havde det anløbet havnene i Le Havre og Zeebrügge og var nu på vej til Hamborg. Her skulle jeg påmønstre for at være med på den sidste del af rejsen med anløb i Gdansk, Göteborg og Århus.

I lufthavnens ankomsthall stod en agent med et skilt mærket CLEMENTINE MÆRSK, så der var ingen tvivl om, hvem jeg skulle henvende mig til. Ganske, som var jeg et almindeligt besætningsmedlem, blev jeg afhentet personligt i lufthavnen. Det kan lyde omstændeligt, men det er utvivlsomt billigere i det lange løb at have en stedkendt person, der kan tage én ved hånden, end det er at lade vedkommende finde frem til skibet i havnen på egen hånd. I dagens søfart er der ikke tid til at vente på besætningsmedlemmer, som kommer for sent, og samtidig kan man ikke tillade sig at sejle, uden at hele besætningen er med. Tid er penge, så det er dyrt at vente på folk, der ikke kan finde vej, og besætningerne er så små, at man ikke kan undvære en eneste mand.

Jeg blev kørt til et hotel i nærheden af Frihavnen i Hamborg. CLEMENTINE ville først lægge til kaj sidst på eftermiddagen, så jeg var



M/S CLEMENTINE MÆRSK, bygget i 2002 på Odense
Staalskibsværft A/S, Lindø. Skibet er 347 meter langt og
kan medføre mere end 8.000 stykker 20-fods containere.
(Foto Horst Rahmelow, Hamburg)

M/S CLEMENTINE MÆRSK was built in 2002 at Odense
Staalskibsværft A/S, Lindø. The vessel is 347 meter long
and can carry more than 8,000 twenty-foot containers.
(Photo Horst Rahmelow, Hamburg)

overladt til mig selv i nogle timer. Ved halvfemtiden blev jeg hentet af agenten, som kørte mig ud til frihavnen. Her skulle jeg fremvise pas og et papir på, at jeg havde tilladelse til at gå om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Skibet var knap nok lagt til kaj, og jeg havde kun tilladelse til at opholde mig i frihavnen, så længe hun lå til kaj. Det var kun på havnepolitiets nåde, at jeg fik lov til at køre med ind i havnen, og jeg måtte love højtideligt ikke at tage billeder derinde. Hvor meget, der skyldtes almindelig sikkerhed, terrorsikring og be-

skyttelse af forretningshemmeligheder, ved jeg ikke, men da vi kom ind i havnen, stod det mig klart, at der ikke er plads til, at tilfældige folk render rundt på kajen. Havnen er en travl arbejdsplads, hvor containerkraner og trucks ustandseligt kører frem og tilbage.

Endelig var CLEMENTINE lagt til kaj, og jeg kæmpede mig op ad landgangen med min kuffert, spændt på at komme om bord på et rigtigt handelsfartøj for første gang. Mine maritime erfaringer var stort set på niveau med de fleste danskeres. Jeg har sejlet med de fleste bil-

og jernbanefærger mellem de danske landsdele, været en enkelt tur over Nordsøen til England og med Oslofærger, når jeg har været på skiferie, men jeg havde aldrig været bag kulisserne. Jeg vidste ikke, hvad der ventede mig, og var forberedt på det meste. Alligevel kom det bag på mig, da jeg blev budt velkommen af en ung kadet i mørkeblå kedeldragt og badesandaler. Badesandalerne havde jeg ikke lige regnet med og tænkte, at kadetten måske tog det lidt mere afslappet end den øvrige besætning. Det skulle senere vise sig, at badesandaler er søfolkenes indendørs fodtøj nummer et.

Jeg blev vist op til kaptajnen, som var travlt optaget af at tale med forskellige myndigheds-personer fra havnen, og kadetten viste mig med det samme ned til min kahyt. Der var sørget godt for mig. Kahytten bestod af en entré, soveværelse med adgang til badeværelse og en stue med både tv, sofaarrangement og skrivebord med en pc. Kahytten var af senior-officersklassen og derfor en af skibets største, men også de menige besætningsmedlemmer havde kabytter, som tidligere tiders søfolk næppe havde drømt om. De mindste kabytter bestod af en lille entre, et badeværelse og et kombineret soveværelse og opholdsrum. Der er sket meget, siden de menige måtte tage til takke med en kold og klam fælleskahyt ude under bakken.

Jeg nåede lige at få pakket ud, inden der var aftensmad klokken halv seks. Her fik jeg hilst på nogle af de øvrige officerer og på kadetterne. CLEMENTINE MÆRSK er et af Maersk Lines træningsskibe og har derfor med jævne mellemrum kadetter med om bord. På denne

tur var der seks kadetter, der havde taget turen fra Europa til Kina og tilbage igen.

Der var to messer: Den almindelige messe og den såkaldte dutymesse. Messerne lå dør om dør på B-dækket. I modsætning til tidligere var der ikke særskilte messer til officerer og menigt mandskab; alle var velkomne til at spise, hvor det passede dem, men i praksis delte mandskabet sig alligevel. Kaptajn, maskinchef og styrmændene spiste i den almindelige messe, mens det menige mandskab indtog deres måltider i dutymessen sammen med maskinofficererne. Det skyldtes, at det var tilladt at spise i kedeldragt i dutymessen, og det var for besværligt at skifte til rent tøj blot for at spise. Derfor var hele besætningen aldrig samlet omkring måltiderne. Der er altid nogen, der har vagt, også selvom skibet ligger i havn. Maden fejlede ikke noget, og tidligere tiders problemer med dårlig forplejning synes at være historie i dag. Jeg blev dog hurtigt belært om, at maden på CLEMENTINE MÆRSK på det tidspunkt lå over normal standard. Efter aftensmaden fik jeg en hurtig rundvisning på skibet. Det er normal procedure, at kaptajnen informerer nyankomne om skibet, dets indretning og forskellige sikkerhedsprocedurer. CLEMENTINE MÆRSK er bygget i 2002 på Odense Stålskibsværft Lindø. Det er 347 meter langt, 43 meter bredt og har fuldt lastet en dybgang på 15 meter. Skibet er et hurtigtgående containerskib, der kan skyde en fart på 25-26 knob men er beregnet til at gå 20-22 knob. Officielt kan det medtage 6.600 styk 20-fods containere, men i virkeligheden er det i stand til at tage over 8.000.

CLEMENTINE hører således til sværvægtsklassen, om end det ikke er blandt de største af Maersk Lines containerskibe, men stort det er skibet. Efter rundvisningen var det tid til at gå til køjs. Vi skulle afsejle næste morgen kl. 07.00, så det gjaldt om at komme i seng i ordentlig tid. Allerede da jeg var gået om bord, havde havnearbejderne været i gang med at losse skibet, og de fortsatte natten over. Det mærkede jeg intet til – jeg sov som en sten.

Kl. 05.00 næste morgen blev jeg vækket af kaptajnen. Afgangen var skubbet en time frem, fordi lastningen var gået hurtigere end beregnet. Det viste sig, at den slags ændringer af tidsplanen hører til vilkårene for søfarten i dag. Tiden i havn koster penge, så det gælder om at være ude af havn så hurtigt som muligt.

Jeg skyndte mig op og i bad og var oppe på broen tidnok til at opleve afgang. På broen stod kaptajn, overstyrmand, og en filippinsk skibsassistent. Derudover var der en havnelods og en lods, der skulle føre os ud ad Elben til Tyske Bugt. Der foregik en del radiokommunikation med mandskabet nede på dækket om at kaste fortøjningerne los, og kl. 06.00 gik skibet roligt fra kaj. Det var kaptajnen, der stod ved roret og styrede skibet væk fra kajen ved hjælp af for- og agterthrusterne, dvs. de tværskibsskruer, der kan bevæge skibet sidelæns. Så snart vi var fri af kajen blev hovedmaskinen sat i gang; det kunne knap nok mærkes, og vi bevægede os roligt ud af havnebassinet. Nogle minutter senere forlod havnelodsen skibet, og først da bemærkede jeg, at en slæbebåd havde fulgt os. Kaptajnen forklarede, at den var klar til at assistere, hvis

det skulle knibe med at komme rundt. Med sine 347 meter var CLEMENTINE noget nær det største, der kan anløbe Hamborg. Vel ude af havnen blev roret overladt til den filippinske skibsassistent, og den tyske lods overtog navigationen. Sikkerheden var i højsædet, lodsens fortalte mig, at skibet blev fulgt af ikke mindre end 16 lodsmeldeposter på vej ud ad Elben. Der blev løbende givet information om skibets kurs og position og beskeder om, hvilken kurs der skulle styres. Elben er et meget trafikeret farvand, og Hamborg er en af de vigtigste havne i Nordeuropa, så et havari kan give store problemer.

CLEMENTINE MÆRSK er udstyret med det mest moderne navigationsudstyr. På broen er der flere gyrokompasser, satellitnavigation – gps, ekkolod, log og radar, så der var flere måder at bestemme skibets position, kurs og fart på. På kompasset sås den styrede kurs, loggen viste skibets hastighed, ekkoloddet vanddybden, og på gps'en sås skibets position, der blev overført til det elektroniske søkort. På radaren kunne man se kystlinjen og de fartøjer, der lå i nærheden af skibet, og det elektroniske søkort viste både skibets position, kurs og fart gennem vandet og over grunden, samtidig med at det også viste de omkringliggende skibes kurs og fart. På den måde var vi godt dækket ind, hvis en vanskelig situation skulle opstå. Man kan sige, at der gås med både livrem og seler. Til trods for alle de moderne hjælpemidler har CLEMENTINE også et gammeldags magnetkompass stående i det fri oven på broen, hvis alt andet skulle svigte, og der ligger også en sekstant klar, hvis der en dag skulle blive brug



På vej ud af Elben passerede vi det gammelt traktørsted Schulaur Fährhaus, hvor der er tradition for at hilse de passerende skibe velkommen ved at hejse flaget og spille nationalmelodien fra det land, skibet er hjemmehørende i. Desværre var vi så tidligt på færde, at der endnu var lukket.

(Foto forfatteren for H&S)

On the way out of the Elbe we passed the old café Schulaur Fährhaus, where there is a tradition of welcoming the passing ships by hoisting the flag and playing the national anthem of the country where the ship has its home port. Unfortunately we sailed out so early in the morning that it was still closed.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

for en solhøjde. De gamle søkort af papir blev også brugt til at udstikke kursen og nedskrive positioner og klokkeslæt på. Flere rederier har afskaffet søkortene af papir, men hos Maersk Line bruges de stadig.

Vejret var fint med en god sigtbarhed, så det var nemt at følge med i, hvor vi befandt os. CLEMENTINE skød en fart på 10 knob, og

efter tre kvarters sejlads passerede vi de store Airbusfabrikker uden for Hamborg. Lodsens var konstant i radiokontakt med lodsstationerne i land, og der kom løbende ordrer om at korrigere kursen. Klokken halv otte var det endelig tid til morgenmad. Jeg var også ved at være godt sulten; normalt spiser jeg morgenmad, før jeg går i gang med at arbejde, men

den slags hensyn tages der ikke, når man er til søs. Morgenmaden blev serveret kl. 07.30, uanset om skibet skulle afgå fra havn eller ej. Kaptajnen og overstyrmanden havde været i sving siden kl. 05.00 og havde hverken fået vådt eller tørt, men de var vant til det.

Ved morgenbordet var vi kun officererne og mig. Kadetterne havde fået lov til at sove lidt længere, de havde været i byen aftenen før og var kommet lidt sent hjem. Tømmermænd havde de næppe, der var totalt alkoholforbud om bord, også når man var på frivagt, og det blev ikke accepteret at møde om bord med alkohol i blodet; det var ganske enkel bortvisningsgrund. Den strikse alkoholpolitik er forståelig; moderne skibsfart er præget af stramme tidsskemaer og høje krav til sikkerheden, så der er simpelthen ikke plads til, at besætningen er påvirket. Alkoholforbudet blev indført for et par år siden. Der syntes imidlertid ikke at være nogen problemer med at få besætningen til at overholde den strikse alkoholpolitik. Lige som alkoholkulturen har ændret sig på arbejdspladserne i land, har holdningen til alkohol om bord på skibene ændret sig. Mens vi er ved restriktioner og nydelsesmidler skal rygepolitikken også nævnes. Det var forbudt at ryge indendørs bortset fra i kahytterne, og der var kun få steder udendørs, hvor det var tilladt. Heller ikke det syntes at være et problem. Her er det også tiderne, der har ændret sig; tidligere var det mere reglen end undtagelsen, at besætningen, høj som lav, røg. Billige todfrie cigaretter og lange ensomme vagter gjorde det nemt at begynde at ryge. Da kaptajnen begyndte som kadet for fyrré år

siden, var han den eneste, som ikke røg. Om bord på CLEMENTINE var der kun en enkelt af officererne, som røg. Tiderne skifter – også inden for søfarten.

Turen ud ad Elben foregik uden problemer. Klokkeren 08.30 passerede vi Kielerkanalens indløb ved Brunsbüttelkoog, og et par timer senere passerede vi Cuxhaven. Farten var blevet sat op, og vi gik nu 13,5 knob gennem vandet men ca. 16 knob over bunden, strømmen var med os. Kort før frokost kl. 12.00 gik lodsen fra borde, og nu var vi på egen hånd. Ude i Tyske Bugt blæste det godt – ca. 14 sekundmeter, og meteorologerne havde lovet frisk til hård vind op gennem Nordsøen. Det var imidlertid ikke noget, som man kunne mærke. Der skal mere til at få et fartøj af CLEMENTINE MÆRSKs størrelse til at vippe.

Ude i åben sø blev autopiloten sat til; vi skulle sejle gennem Nordsøen og være nord for Skagen næste morgen, så nu blev det tid til at lære skibet og besætningen bedre at kende. Stemningen om bord var ganske afslappet. Kaptajnen og styrmanden havde smidt uniformen og var trukket i civil. T-shirts, kortærmede skjorter, shorts og badesandaler var den foretrukne beklædning, når der ikke var myndigheds personer om bord. Jeg fik nu forklaringen på badesandalerne; når besætningen arbejdede i maskinen eller på dækket skulle de have sikkerhedssko på, men så snart de bevægede sig op i huset, hvilket vil sige skibets overbygning med kahytter, saloner, bro osv., skulle man have fodtøj på, som ikke sviner. Der udover var det ikke tilladt at bære fodtøj, når man opholdt sig i saloner og kahytter

med gulvtæpper. Der blev gjort meget ud af at holde huset pænt og rent, for det var ikke kun besætningens arbejdsplads, det var også deres hjem.

Huset havde ni etager med broen øverst. Her var der god udsigt hele vejen rundt, men hvis skibet er fuldt lastet med containere, når de helt op til ottende etage. Under dæk var der yderligere fem etager ned til bunden af maskinrummet. Så det var noget af en tur fra maskinen til broen. Der var en elevator, men flere brugte trappen for at få et minimum af motion.

I "Stueetagen" også kaldet dæk A lå kontrolrummet, hvorfra både maskinen og lasten kunne overvåges. Der var også vaskeri her, og besætningen havde garderobeskabe til arbejdstøj og -sko. På B-dækket var flere af de fælles faciliteter samlet: Kabysen, messen og duty-messen, hvor folkene på vagt kunne spise uden at skulle skifte tøj. Derudover var der motionsrum og felthospital.

Fra dæk C og op til dæk G var der kahytter og saloner. På D-dækket lå fortrinsvis kahytter for matroserne og en salon, som de brugte. På E-dækket boede de fleste kadetter, og det var også her, jeg boede. På F-dækket var der yderligere kahytter til kadetterne, en biograf, salon, klasselokale til kadetterne og IT café (dog uden internet!) Her lå slopkisten også. I de gode gamle dage var slopkisten faktisk en kiste, der indeholdt forskellige varer som tobak, skrå, rom og forskellige andre fornødenheder, som mandskabet kunne købe undervejs. I dag er slopkisten et lille rum, hvor man fortsat kan købe tobak (cigaretter) men også slik i massevis. Matadormixen har afløst rom

og skråtobak. Det er mit indtryk, at der bliver spist ganske meget slik om bord. Slopkisten var i hvert fald næsten tom, der var kun lidt Gajol, Dajm og marcipanbrød tilbage. Slopkisten fyldes hver gang skibet begynder rejsen fra Europa til Fjernøsten.

På G dækket lå kahytter for officererne og på H-dækket lige under broen havde kaptajnen og maskinchefen deres kontorer og kahytter. Ved siden af kaptajnens kahyt lå skibets bibliotek, hvor besætningen kunne låne bøger fra Søfartens Bibliotek og bøger udsendt af rederiet.

Selvom der ikke er de samme skillelinjer mellem navigatører og maskinfolk som i gamle dage, er det stadig tradition, at navigatørerne fortrinsvis bor i styrbords side og maskinmestrene til bagbord, og det er stadig sådan, at officerernes kahytter ligger øverst og de meniges længere nede.

Skibets minimumsbesætning er 13 mand, men der er som regel lidt flere til at udføre forskellige vedligeholdelsesopgaver. På denne rejse var besætningen på 19 mand plus seks kadetter, som var ude på deres første rejse, og så mig som det tynde øl. Besætningen var typisk for danske skibe i international fart: Dansk kaptajn og seniorofficerer, enkelte udenlandske officerer og filippinske matroser – det der i dag hedder skibsassistenter. Kaptajn, overstyrmand, maskinchef, første maskinmester og tredje maskinmester var danske. Der var tre udenlandske officerer: Første styrmanden var inder, andenstyrmanden ukrainer og anden maskinmester var rumæner. Resten af besætningen var filippinere, det var kokken,

koksmathen og stewarden i køkkenet, fire skibsassistenter og til vedligeholdelse en elektriker, to repairmen og en motorman. Det satte naturligvis sit præg på livet om bord, at der var så mange nationaliteter, det vender jeg tilbage til senere.

Ude på åbent hav var sejladsen ganske udramatisk, og der blev tid til det daglige rutinearbejde. For kaptajnens vedkommende betød det en masse administrativt arbejde. Siddende i sit kontor mindede han mere om en leder af en virksomhed end en kaptajn, bortset fra at han ikke bar hvid skjorte og slips, men sad i kortærmet skjorte og shorts. Kaptajnens opgaver er blevet mere og mere administrative gennem tiden. De tider, hvor kaptajn og maskinchef kunne sidde i salonen og få en drink ud på eftermiddagen er for længst slut. Når skibet har nået Europa, følger mange havneanløb, nogle gange med mindre end et døgn mellemrum, og ved hvert anløb skal der ordnes toldpapirer, de seneste instrukser fra rederiet skal gennemgås, og lods skal bestilles. Kommunikationen med havnemyndigheder og med rederiet foregår via internettet. På grund af den teknologiske udvikling var radiotelegrafisten blevet overflødig.

Efter en rundtur i huset blev der også tid til at tage et kig ned i maskinen. Maskinrummet var så stort som en katedral. Det gik flere etager over og under dæk. Hele rummet var malet i en cremet lys gul farve. Midt i maskinrummet stod den enorme lysegrønne Sulzer dieselmotor, som var lige så høj som et 3-etagers hus. Den havde 10 cylindre, der tilsammen

ydede 80.000 hestekræfter – det samme som 1.000 mindre personbiler. Alt på motoren var stort: diameteren på hver cylinder var 96 cm, og slaglængden, dvs. den længde stemplet bevæger sig fra top til bund var på omkring 2,5 meter. Inden man gik ind til hovedmotoren skulle man iføre sig høreværn, da støjniveaulet var meget højt, og det var næsten umuligt at føre en samtale derinde, mens motoren kørte. Motoren løb langsomt; mens jeg var dernede kun ca. 70 omdrejninger pr minut, og gennem larmen kunne man høre hvert enkelt stempeleslag. Det meste af tiden, mens jeg var med, kom motoren ikke meget over 90 omdrejninger i minuttet. For fuld kraft kan den køre oppe i nærheden af 120 omdrejninger i minuttet. Det kræver meget brændstof at holde motoren kørende. Hvis CLEMENTINE MÆRSK sejler for fuld kraft, bruger den 250 tons olie i døgnet, men i takt med, at farten reduceres, falder forbruget drastisk og kommer ned på mellem 100 og 150 tons olie i døgnet. Det virker stadig voldsomt, men man må huske på, at CLEMENTINE hører til blandt sværvægterne inden for skibsfarten, og at skibsfart er den mest energiøkonomiske transportform overhovedet.

Der var varmt i maskinrummet, men ikke ulideligt. Ventilationen kørte hele tiden, og luften var ikke tæt af motoros og dieselsløg. Den store hovedmotor var suppleret med fem hjælpemotorer på hver 3.000 hk. De stod på mellemdækkene omkring hovedmotoren. Hjælpemotorerne leverede strøm til styremaskinen, bov- og agterthrustere, samt til de mange kølecontainere, der er om bord, skibets



Afslappet stemning på broen i åben sø. Der ikke behov for at bære uniform med distinktioner, når der ikke er myndigheds personer om bord. Til højre ses kaptajnen, ved styrepulten en af kadetterne og i baggrunden overstyrmanden.

(Foto forfatteren for H&S)

Relaxed atmosphere on the bridge in open sea. There is no need to wear uniforms with badges of rank when there are no higher authorities on board. On the right is the captain, at the control panel one of the cadets, and in the background is the chief officer.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

mange ballastpumper og til huset. Tilsammen havde hjælpemotorerne effekt nok til at levere strøm til en mellemstor dansk provinsby.

I forlængelse af maskinrummet lå et reservedelslager og et lille maskinværksted med drejbænk, fræser, koldsav, værktøjsbænke og svejseplan. Her kunne maskinfolkene udføre mindre reparations- og vedligeholdelsesarbejder. Hovedmotoren kørte i døgndrift, mens skibet var i søen, og der var altid mindst en

hjälpemotor i gang. Det krævede konstant overvågning, og ved siden af hovedmaskinen lå maskinens kontrolrum, hvorfra maskinmestrene kunne overvåge motorernes drift. Der blev jævnligt taget prøver af motorernes smørelolie, og brændstoffet blev også kontrolleret for svovlindhold, urenheder og viskositet. Det var ikke almindelig let diesel, som vi kender det fra person- og lastbiler, som motoren brugte. Kvaliteten af olien, som hovedmotoren kø-

rer på, kan variere afhængig af leverandøren, og det er noget tykflydende stads, som skal varmes op for at få den rette viskositet. Mens jeg blev vist rundt, fik jeg indtryk af, hvor fintfølede og avanceret en moderne dieselmotor er, selvom den kører på de samme principper som Rudolf Diesels første motorer fra slutningen af 1800-tallet.

På min tur rundt i maskinen fik jeg set skibets enorme skrueaksel, der går fra hovedmotoren til agterendens stævnrør, hvor akslen går igennem og forbindes til skruen. Akslen er en kraftig massiv stålstang, men den skal også overføre de mange kræfter til den store skrue, der skubber skibet fremad. Rundturen blev afsluttet med en tur gennem ingeniørgangen ud til agterskibet, hvor den store styremaskine kontrollerer rorets stilling. Ingeniørgangen går fra for til agter, og her kan man gå beskyttet mod vind og vejr, og når skibet er i kraftig søgang, vrider skibet sig, så man ikke kan se fra den ene ende til den anden. Det lød lidt uhyggeligt, men det var også overraskende. Når man ser størrelsen af CLEMENTINE MÆRSK, virkede skibet stabilt og urokkeligt, og alligevel giver det sig, når der er voldsom søgang.

Klokken 17.30 var der aftensmad. Menuen stod bl.a. på stegt tunfisk. Det var lækkert, og kaptajnen roste skibets kok. Måltiderne var et af de få tidspunkter, hvor størstedelen af besætningen var samlet, og maden spillede en stor rolle for besætningens trivsel. Ved bordet sad de fem danske officerer, jeg selv og så den ukrainske andenstyrmand. Snakken gik lystigt på dansk, og jeg tænkte, at det måtte

være ensomt for andenstyrmanden at sidde ved bordet uden at forstå, hvad der blev talt om. Førstestyrmanden havde vagt på broen og havde sjældent lejlighed til at spise sammen med de andre officerer. Efter aftensmaden var det overstyrmanden, der havde vagt frem til klokken 20.00. Senere på aftenen ved 22-tiden var jeg oppe på broen for at se, hvordan det foregik, efter at solen var gået ned. På den sidste trappe op til broen var det almindelige lys slukket og erstattet med rødt lys. Det var ikke fordi, der foregik noget fordækt oppe på broen, men det røde lys ødelægger ikke nattesynet. Da jeg trådte ind på broen, var alt lys slukket, og de vagthavende kunne kun ses i skæret fra navigationsinstrumenternes lys. På broen stod andenstyrmanden og en filippinsk udkig. Der var stille deroppe, og man kunne kigge ud over havet, der lå mørkt, så langt øjet rakte. Der er altid mindst to mand på broen om natten, men jeg tvivler på, at de fik talt meget sammen, da begge ikke talte det bedste engelsk i verden. Styrmandens vagt bestod i at holde øje med kursen og hele tiden være opdateret på, hvor skibet befandt sig. Med jævne mellemrum blev han afbrudt af en alarm, som han skulle deaktivere ved at trykke på en knap for at vise, at han er vågen. Udkiggen var på broen som en ekstra sikkerhed i tilfælde af, at styrmanden skulle være optaget af noget andet, eller hvis det blev nødvendigt at gå over til manuel styring. Jeg blev ikke oppe på broen ret længe. Vi skulle have lods oppe ved Ska-gen klokken 07.00 næste morgen, så jeg gik tidligt i seng for at være klar, når lodsens kom om bord.

Næste morgen var det gråvejr. Det havde blæst op, og jeg kunne mærke ganske svage rystelser forårsaget af bølgerne, men det var ikke noget at tale om. Oppe på broen stod kaptajnen, overstyrmanden og maskinchefen. Der var en koncentreret stemning deroppe, så jeg undlod at blande mig, men nøjedes med at tage billeder og observere. Kaptajn og Styrmand var igen i uniform ganske som i Hamborg, hvor vi også havde haft lods om bord.

Lodsbåden kom til syne i det fjerne. Den så lille ud mellem de forholdsvis store bølger. Hastigt nærmede den sig CLEMENTINE MÆRSK. Da den var kommet helt tæt på, anmodede lodsens kaptajn om at lægge skibet, så det kunne danne læ for bølgerne til bagbord. Det skete med det samme, og lodsbåden sejlede med høj fart bag om CLEMENTINE MÆRSK for at komme på bagbords side. I løbet af kort tid var lodserne kommet om bord. Lodsbåden vendte om og satte kursen mod Skagen. Det hele forløb glat, men det var tydeligt, at det krævede koncentration fra alle parter at få det til at lykkes. Kaptajnen stod selv ved roret under manøvren, og han kunne med tilfredshed konstatere, at lodserne havde entret skibet præcis kl. 07.00 ganske som aftalt. Kort efter stod lodserne oppe på broen. Kaptajnen orienterede om skibets fart og kurs, hvorefter de diskuterede ruten og farten gennem Kattegat. Der er lodspligt gennem Kattegat for skibe med bestemte typer last og med en vis dybgang. Strengt taget havde CLEMENTINE MÆRSK ikke pligt til at tage lods om bord allerede ved Skagen, men alle skibe fra Maersk Line tager lods om bord, når de run-

der Skagen, også selvom de ikke har pligt til det. Det har noget at gøre med sikkerheden, men det spiller nok også ind, at det ville skabe meget negativ omtale, hvis et skib fra Danmarks største rederi blev indblandet i et havari i dansk farvand uden lods om bord.

Klokken 07.30 gik jeg ned i messen til morgenmad, der var ingen officerer i messen, så jeg satte mig ved kadetterne, der alle havde valgt ikke at springe morgenmaden over. Det var lørdag, og det var deres fridag. Kadetterne indgik ikke i det almindelige vagtskema, men fulgte med i arbejdet på broen og i maskinen to gange fire timer mandag til fredag. Lørdag og søndag var fridage, hvor de kunne skrive opgaver, gøre rent og ordne vasketøj. Deres træningsofficer var afmønstret et par uger før, så de var ikke tynget af opgaveskrivning. Det var kadetternes første sejlads. De havde påmønstret knap 11 uger før, da CLEMENTINE MÆRSK sejlede fra Europa til Fjernøsten, og nu var der kun få dage, til de skulle vende tilbage til skolen. Turen havde været en stor og meget lærerig oplevelse. Flere af dem følte, at de havde lært mere på de knap tre måneder på skibet, end de havde lært det første halve år på skolebænken, men nu længtes de efter at komme hjem igen. I det forløbne døgn havde de kunnet høre dansk radio igen, og snakken gik om, hvor meget de havde savnet at høre danske stemmer. De havde svært ved at skjule deres hjemve, og det, at vi nu var i dansk farvand, gjorde det ikke lettere.

Efter morgenmaden var det tid til at besøge kabyssen. Den mindede om et mindre insti-



En uformel pause. Et par af de filippinske skibsassistenter var samlet i den lille salon for at kigge på kameraer i et katalog fra en hollandsk internethandel. Den ene af dem ville sende et kamera hjem til sin familie, og der blev diskuteret ivrigt, hvilken model det skulle være. Gaver spiller en vigtig rolle i de filippinske søfolks relationer til dem derhjemme. Da jeg ville tage et billede, stillede de villigt op til fotografering. Jeg tror det var fordi de gerne ville tage sig ordentligt ud.

(Foto forfatteren for H&S)

An informal break. A couple of the Philippine ship's assistants had assembled in the small saloon to look at cameras in a catalogue from a Dutch internet shop. One of them wanted to send a camera home to his family and there was a lively discussion about which model it should be. Gifts play an important part in the Philippine sailors' relations with those at home. When I wanted to take a picture they were quite willing to pose. I think it was because they wanted to look good in the picture.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

tutionskøkken; vægge og køkkenborde var af rustfrit stål, og på det flisebelagte gulv stod køkkenmaskinerne, og over komfuret hang køkkenredskaber og pletter og pander. Bagerst i kabyssen var der adgang til kølerummene, hvor provianten opbevares. Når CLEMENTINE begynder en rejse fra Europa, provianteres der i Bremerhaven. Indkøbene planlægger kokken i samarbejde med kaptajnen, og når skibet anløber Bremerhaven, står det hele klar til at blive taget om bord. I princippet skal provianten holde til hele turen frem og tilbage, men undervejs suppleres der med friske grøntsager og frisk mælk.

Kokken havde et budget på et bestemt beløb per mand per døgn, så det krævede både økonomisk sans og overblik at tilrettelægge indkøbene. I kabyssen havde kokken og koksmathen travlt med at rydde op efter morgenmaden, men der blev alligevel tid til at få en snak med kokken og få et lille indblik i en filippinsk sømands liv. Crisanto havde sejlet som kok siden 1975. Han begyndte hos Mærsk for 10 år siden og ønskede at blive i rederiet, til han som 60-årig skal pensioneres om tre år. Han plejede at være ude i seks måneder og hjemme i to måneder på ferie. Han fik ikke ferien betalt, så han havde som regel ikke råd til mere. Han fortalte, at han har tre sønner og en datter, der alle er voksne. Den ene søn arbejdede på hotel i Saudi Arabien og ville gerne ud som kok hos Mærsk, men det krævede mere erfaring. Datteren var bankuddannet og skulle i november giftes med en sømand, som også gerne ville sejle i Maersk Line, men han havde heller ikke erfaring nok. Crisanto blev

lidt længere ude denne gang for at tjene penge til brylluppet og for at hjælpe datteren og ville først vende tilbage på søen i begyndelsen af 2011. Jobbet som kok var vellønnet efter filippinsk standard, så hans kone havde ikke behovet at arbejde. De havde haft råd til at sende deres børn på "high school", hvilket ikke var muligt med en almindelig filippinsk indtægt. Alle hans børn havde fået uddannelse takket være hans indtjening. Maersk Line regnedes for et godt rederi at arbejde i. Der var ordnede forhold, og lønnen lå over gennemsnittet. Crisanto kunne se frem til en pension, når han træder tilbage, og det var næsten det bedste af det hele. Han havde været eneforsørger af familien og hjalp stadig børnene lidt, men i takt med, at de blev i stand til at klare sig selv, ville han få råd til at gå på pension og måske købe en bil.

Crisanto arbejdede sammen med koksmaten Gerardo, som kun var ude på sin anden rejse med Maersk Line. Som koksmat stod han for salat og grønsager og for at gøre klar til morgenmad og ordne frokostbordet. Han startede kl. 05.00 om morgenen, mens Crisanto startede kl. 05.30. Crisanto stod for hovedmåltidet og var også skibets bager. De havde en eftermiddagspause fra kl. 13.30, indtil de skulle i gang med at lave aftensmad. Efter aftensmaden havde de fri.

Ved frokostbordet var officererne igen samlet, og kaptajnen roste igen de to filippinske kokke. De er langt over den sædvanlige standard. Indtil for få år siden var kokken dansk, og maden, der blev serveret, var også dansk, men for nogle

år siden besluttede rederiet at ansætte filippinske kokke i stedet, hvilket de danske officerer langt fra var tilfredse med. De havde oplevet kokke, som ikke kunne lave europæiske mad, og som f.eks. kom salamien i en gryde eller ovnen. De to kokke om bord gjorde noget ud af deres arbejde og havde en faglig stolthed. Den forrige kok var ikke så god. Han var meget usikker overfor den europæiske madtradition, og kaptajnen måtte vise ham fotos af, hvordan maden skulle se ud. Mange filippinske kokke har svært ved at forstå at lave dansk mad og for at hjælpe de udenlandske kokke udgav Søfartens Arbejdsmiljøråd for et par år siden en kogebog med traditionelle danske retter på filippinsk. Maden betyder enormt meget, og kaptajnen vil have, at tingene er i orden: Skibet er trods alt hans hjem i knap tre måneder ad gangen.

Turen ned gennem Kattegat forløb planmæssigt. Ved 11-tiden passerede vi Anholt, og klokken 17.00 passerede vi Røsnæs. En af kadetterne stod oppe på monkey island – dækket over broen – og kiggede længselsfuldt ind mod land. Han var fra Kalundborg, og hjemveen trak virkelig i ham. Kadetternes rejse var snart slut. De skulle afmønstre i Göteborg, men først skulle vi ned til Gdansk. Sejladsen ned mod Storebælt blev fulgt med stor intensitet af de danske officerer, det var alligevel noget særligt at se de danske kyster fra søsiden. Kaptajnen, som havde sejlet verdenshavene tynde gennem mere end 40 år, havde aldrig sejlet gennem Storebælt før.

Aftensmaden blev serveret som sædvanlig klokken 17.30. Det var lørdag, så der var gjort



Vagtskifte på broen: Den ukrainske andenstyremand overdrager broen til den indiske førstestyremand. Udenlandske officerer er blevet hverdag på danske skibe. Det er en international branche.

(Foto forfatteren for H&S)

Change of watch on the bridge: The Ukrainian second mate is handing over the bridge to the Indian first mate. Foreign officers have become an everyday phenomenon on Danish ships. It is an international branch.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

noget ekstra ud af maden, og vi fik både forret og dessert. Det var rart med lidt afveksling i den daglige rutine. På CLEMENTINE serveres der is som dessert hver lørdag og onsdag. Der blev imidlertid ikke tid til at hænge for længe

ved middagsbordet, Storebæltsbroen nærmede sig i horisonten.

Passagen under Storebæltsbroen var dagens store begivenhed. Ved sekstiden nærmede vi os broen. Alle officererne og kadetterne var kommet op på broen eller monkey island. Set på afstand virkede broen ikke så stor, men som vi nærmede os, fik vi virkelig set, hvor stor og elegant den er. Når man kører oppe på broen, virker den solid og bastant, men set fra vandet er den en meget elegant konstruktion. Selve kørebanen er en svagt buet sort tynd streg, der bæres oppe af en lang række endnu tyndere tråde, og pylonerne står som hvide vartegn, der markerer indsejlingen til det sydlige Storebælt. Der blev taget masser af billeder af den første passage af broen, og alle ville gerne have et minde om det. For kaptajnen var det noget ganske særligt. Ikke nok med, at det var første gang, han sejlede under broen, det var også første gang, han som kaptajn passerede sin fødeby Korsør, og det skulle naturligvis foreviges. Vi sejlede under broen klokken 19.01, og der blev tudet i hornet. For de danske søfolk var det lige så fascinerende som at sejle gennem Malacca Strædet.

Sejlruten gennem Storbælt var godt afmærket. Bøjerne stod meget tæt, så det var forholdsvis nemt at følge med i, hvor vi var. Farvandet var meget strømfyldt, og flere steder var der så snævert i den afmærkede dybvandsrute, at det var nødvendigt at have en rorgænger ved roret. Kaptajn, styremand og lods fulgte hele tiden opmærksomt med i, hvor vi nøjagtigt befandt os, og kontrollerede løbende deres observationer på søkortet, selvom de også kunne



Kaptajnen på monkey island med Storebæltsbroen i baggrunden. Det var en stor oplevelse for alle danskerne om bord at sejle under broen. For de flestes vedkommende var det første gang; det gjaldt også for kaptajnen, der har sejlet i 40 år, men aldrig gennem Storebælt.

(Foto forfatteren for H&S)

The captain on monkey island (the ship's upper bridge) with the Great Belt Bridge in the background. Sailing under the Bridge was a great experience for all the Danes on board. For most of them, including the captain, it was the first time. The captain has sailed for 40 years, but never through the Great Belt.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

se skibets position på det elektroniske søkort. Jeg fik forklaret, at det hele tiden gælder om at være foran, så man kan reagere hurtigt, hvis en uventet situation skulle opstå.

I skumringen passerede vi Spodsbjerg. Her går dybvandsruten meget tæt ind under land, og man kunne med det blotte øje næsten se folk inde på land. Maskinchefen var kommet op

på broen. Han var fra Sydfyn, og hans familie stod inde på kysten og kunne se skibet. Der blev blinket med signallampen og tudet i hornet, og over mobilen fik han en kort snak med sin kone og børn. Kort efter var det kaptajnens tur til at signalere. Han boede i Svendborg, og hans kone stod lidt syd for Spodsbjerg og ventede på, at vi skulle passere. Igen blev der tudet i hornet. Inde fra land blev der svaret med

blinkende billygter, mobilen kom frem, og kaptajnen fik bekræftet, at hun både havde set og hørt CLEMENTINE inde fra land. Det var sjovt at se de garvede søfolks begejstring over næsten at kunne se familien, og jeg tænkte, at det må være en speciel fornemmelse at sejle forbi familien få sømil fra land, og så vide, at man først ser dem om en uges tid. Så nære og dog så fjerne.

Ved 21-tiden var vi kommet ud af det vanskeligste farvand, og styringen blev sat på autopilot. Efter en lang dag mættet med nye indtryk gik jeg i seng.

Hele søndagen sejlede vi med nedsat fart gennem Østersøen. Lodserne havde forladt skibet, da vi passerede Gedser kl. 04.00 om morgenen. Dagen var ganske begivenhedsløs, alt kørte efter de sædvanlige rutiner, vejret var stille, og jeg fik lejlighed til at komme rundt og se skibet udendørs. Der var ikke mange steder at opholde sig udendørs på skibet. Bag huset løb en udendørs trappe mellem etagerne, og her kunne man gå ud og få lidt frisk luft. Fra C-dækket var der adgang til skibets swimmingpool, og på etagen under lå en overdækket terrasse. Swimmingpoolen var i sagens natur ikke i brug mens jeg var med, men kadetterne fortalte, at de havde stor glæde af den, da de var nede sydpå, hvor både temperaturen og luftfugtigheden var høj. Det er i øvrigt noget af et vejrskifte man oplever på sådan en rejse fra et vinterkoldt Europa til den tropiske hede nær Ækvator og så tilbage igen.

Man kunne gå hele vejen rundt på skibet langs en smal gang, der lå langs skibssiderne

under containerdækket. Forrest lå bakken med store fortøjningsspil og ankerkæder. Helt herude var der fuldstændig stille. Man kunne overhovedet ikke høre motoren eller mærke vibrationer fra skruen. Bakken var også et yndet opholdssted, når besætningen havde fri-vagt under varmere himmelstrøg. Her kunne man sidde i fred og ro og sole sig, læse bøger eller tage et hvil. Henne agter var der også et dæk under containerne, hvor spillene til agterfortøjningerne stod. Her var der alt andet end stille. Der var støj fra maskinrummets ventilation, og det var ikke et sted, man havde lyst til at være ret længe ad gangen. På min tur rundt på dækket mødte jeg ikke en eneste fra besætningen. De fleste arbejdsopgaver foregik i maskinrummet eller på broen, og der kunne gå dage, hvor besætningen ikke behøvede at komme uden for en dør.

Efter min tur rundt på dækket fik jeg tid til at tale med kaptajnen om pirater. På alle etager i huset hang et printet skilt med bagsiden udad. På forsiden stod printet et påbud om, at alle døre skulle holdes låst, når skibet var i piratområde, og i dutymessen hang en plakat, der på engelsk opfordrede besætningen til årvågenhed, når der var risiko for piratangreb. Kaptajnen fortalte, at piraterne har udvidet deres virkeområde fra Adenbugten til hele det Indiske Ocean. Det betød, at de var i risikoområdet for piratangreb i knap en uge, før de nåede op til Rødehavet. I al den tid gik der en vagt i hver brovinge, og i det hele taget påvirkede det besætningen, fordi der hele tiden var risiko for piratangreb. Hver gang de sejlede ind i piratfarvand, holdt kaptajnen et møde med

hele besætningen, hvor han informerede om, at de nu var på vej ind i en risikozone. Han var ikke bange men på vagt, som han sagde. Det ødelagde ikke hans nattesøvn, men faren lurede hele tiden. Hvis de en dag blev angrebet, så ville skibet ikke gøre modstand for tænk, hvis en fra besætningen blev dræbt, det ville han ikke stå model til. Risikoen for piratangreb var størst i perioder med stille vejr, hvor skibe i det Indiske Ocean dagligt blev udsat for angreb. I risikozonen sejlede CLEMENTINE MÆRSK og de andre store containerskibe 22-23 knob. Det mindskede risikoen for at blive angrebet. Alligevel mente kaptajnen, at det var et spørgsmål om tid, før et af de store containerskibe blev kapret. Det var heller ikke længere muligt at have familien med om bord over det Indiske Ocean, hvilket var rigtig ærgerligt, da det altid havde været rart at kunne være mere sammen med familien. Piraterne er yderst nærværende i dagens søfart.

Sejladsen gennem Østersøen var ganske begivenhedsløs. Skibet gik kun 10-11 knob, da vi var foran tidsplanen. Gennem Storebælt var det nødvendigt at holde en lidt højere fart for at øge manøvreedygtigheden, men her i det åbne farvand var det ikke nødvendigt. Grunden til den lave fart var først og fremmest brændstofsbesparelse, men det spillede også ind, at der skulle være plads i havnen i Gdansk, og at det kostede penge at ligge i havn. Derfor bestræber rederiet sig på at gøre havneopholdene så korte, at det bliver muligt at sejle langsomt og økonomisk. Det huede imidlertid ikke maskinchefen. Den langsomme sejlads var ikke

godt for motoren, som sodede til. Motoren er konstrueret til at køre med et bestemt antal omdrejninger, og når den kører langsomt, fungerer den ikke optimalt med tilsodning og alarmer til følge. Det betød, at maskinchefen eller den maskinmester, der havde døgnvagt, kunne få sin søvn godt og grundigt ødelagt. Officererne i maskinen skiftedes til at have døgnvagt, forstået på den måde, at når der lød alarmer fra maskinen, skulle de være klart til at løse problemerne – også om natten.

Det var søndag, da vi sejlede gennem Østersøen, men det var ikke noget, man lagde mærke til. Bortset fra kadetterne, som havde fri, så var søndagen en almindelig arbejdsdag, som ligner alle andre. Dagene om bord lignede meget hinanden. En af de få afvekslinger var lørdagsmiddagen, hvor der var tre retter mad, og onsdagen, hvor der var is til dessert. I løbet af de 11 uger, officererne var ude at sejle, havde de ikke en eneste fridag. Det samme gjaldt for den menige besætning, som endda var ude i seks måneder ad gangen.

Mandag formiddag nærmede vi os Gdansk. Klokkeren 10.00 kom lodsens om bord, og mandskabet gjorde klar til at gå i havn. Kort forinden havde kaptajnen slået motoren bak i et kort øjeblik. Det var en manøvre, man altid gjorde, før havneanløb for at sikre, at motorens omskiftning fungerede. Lodsens blev kort orienteret om skibets dybgang, ballast, motor-kraft, antal af thrustere osv., så han var klar over skibets manøvreedygtighed. Han virkede en smule anspændt, men det var også første gang, at et skib af CLEMENTINE MÆRSKs størrelse anløb havnen. Et par slæbebåde nær-

mede sig skibet og gjorde klar til at assistere os ind i havnen. De fik kastet trosser over, og indsejlingen begyndte for alvor. Oppe fra broen kunne man ikke se slæbebådene, men der var hyppig radiokontakt med dem. Ganske langsomt bevægede vi os ind i havnebassinet, hvor CLEMENTINE blev vendt, så den lå parallelt med kajen. Herefter blev skibet ganske langsomt og sikkert manøvreret ind til kajen ved hjælp af dets for- og agterthrusterne. De fleste kender nok det bump, det giver, når en færge rammer færgelejet. Sådan var det ikke her; det foregik så forsigtigt, at man slet ikke kunne mærke det, da skibet rørte kajen. Så snart vi havde nået kajen, tog bådmændene trosserne rundt pullerterne, og skibet blev fortøjet. Under hele manøvren var det kaptajnen, der stod ved roret. Han havde trukket styringen ud i styrbords brovinge, hvorfra han kunne følge med i hele operationen.

Containerterminalen i Gdansk var ikke ret stor. Foruden CLEMENTINE MÆRSK lå et mindre feederskib fra Maersk Line ved kajen. Det var i gang med at blive lastet med to ud af de tre containerkraner, der betjente kajen. Den tredje kran var allerede ved at køre i stilling, inden vi var gjort fast, og kort efter hejste den en "kurv" med et par mand hen over containerne på fordækket. Havnearbejderne var udstyret med lange stænger med en krog for enden. Med den løsnede de de såkaldte twistlocks, som er et genialt beslag, der låser containerne sammen, idet de stables oven på hinanden. Da det var gjort, begyndte losningen af containere på fordækket. Kranen kunne kun lige nå henover de øverste containere, og dagen i forvejen

havde overstyrmanden fået besked om at øge CLEMENTINES dybgang, så den stak 11,5 meter – ellers ville kranerne ikke kunne række henover containerlasten. Så snart de to øvrige kraner var færdige med feederskibet, kørte de over for at losse CLEMENTINE. Der skulle i alt losses ca. 25.000 tons gods, og vi skulle have nogenlunde samme mængde lastet om bord. Alt sammen skulle være klar til dagen efter kl. 18.00. Det vil sige, at vi skulle losse og laste lige så meget som 2-3 traditionelle fragtskibe fra 1950'erne kunne sejle med. Det ville have taget mindst en uge dengang med hjælp fra en mindre hær af havnearbejdere. Containeren har virkelig revolutioneret fragtmarkedet.

Straks efter vi havde lagt til kaj, blev broen forladt. Al styring blev overført til kontrolrummet nede på dæk A. Kaptajnen fik travlt med at ordne told- og indrejsepapirer og fik besøg af forskellige myndigheds personer fra havnen. Førstestyrmanden, som havde vagt, gik ned i kontrolrummet for at planlægge losningen. Det er styrmændenes opgave at føre tilsyn med lastning og losning af skibet, når det ligger i havn.

Losning og lastning af et moderne container-skib kan kun lade sig gøre med hjælp fra avancerede computerprogrammer. Et skib af CLEMENTINES størrelse kan rumme op mod 8.000 containere, og det kræver et enormt overblik at holde styr på dem alle sammen. Transporten af containere på Maersk Lines skibe styres fra et centralt kontor i Singapore. Det er her, det planlægges, hvilke containere de enkelte skibe skal sejle med, og hvor de skal losses, og det er her,



Lastning af containere i Gdansk. Det går stærkt og kræver stor koncentration hos kranførerne, som skal sørge for, at containerne lander præcis hvor de skal. Tidligere, da lastning og losning foregik ved hjælp af få kraner og masser af muskelkraft, var havnearbejderne løsarbejdere. I dag er havnearbejderne fast ansatte med god løn og gode arbejdsforhold.

(Foto forfatteren for H&S)

Loading containers in Gdansk. It goes very fast and demands great concentration from the crane drivers, who have to make sure that the containers land in exactly the right place. Previously, when loading and unloading was done by means of cranes and lots of muscle power, the dockers were casual labourers. Today they are permanent employees with good salaries and good working conditions.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

man har det store overblik over strømmen af containere tværs over oceanerne. Når skibet er lagt til kaj, kommer havnens “planner” om bord med de sidste nye laste- og losseplaner udfærdiget i Singapore. Det er et meget kompliceret puslespil, der skal gå op for at sikre, at containerne placeres rigtigt på skibet. For det første skal det

sikres, at containerne til samme bestemmelsessted placeres sammen, og at der ikke kommer til at stå containere i vejen, som skal losses andet steds. Dernæst skal de placeres, så skibet ikke får slagside. De må heller ikke placeres, således at skibet kommer til at vride sig for meget eller kommer til at bøje. Det kan ske, hvis der

placeres for meget vægt for og agter eller ved at placere for meget vægt foran til styrbord og for meget agter til bagbord. Det er også problematisk, hvis der placeres for meget vægt midtskibs og ikke ret meget for og agter. Det vil også medføre en bøjning af skibet. Udover alt dette skal man sørge for, at farligt gods ikke placeres alt for tæt sammen. Det er alt sammen meget kompliceret og uden hjælp fra et computerprogram, kan det ikke lade sig gøre. Styrmandens opgave er at kontrollere lasteplanerne og sikre, at lastningen ikke går udover skibets stabilitet. Skibet trimmes ved hjælp af store ballasttanke, som ligger nede i bunden. Ved hjælp af store pumper kan ballastvandet flyttes fra den ene tank til den anden og på den måde få skibet til at ligge perfekt i vandet. Under losning og lastning kan det nogle gange gå så hurtigt, at der ikke kan korrigeres hurtigt nok med ballastvand. Så må styrmanden bede kranførerne om at flytte containere i en anden rækkefølge. Før containernes indtog var det også styrmandens opgave at lave lasteplaner. Dengang vidste han, hvad skibet sejlede med; i dag ved han ikke, hvad de forskellige containere indeholder, og kan ikke sige, om det er gummisko, cykler eller fjernsyn, der sejles med. Til gengæld er der fuldstændig styr på, hvilke containere der er om bord på skibet, hvor de kommer fra, og hvor de skal hen.

Det var ikke kun skibets navigatører, der havde travlt, mens vi lå i havn. Der var hele tiden to mand på vagt. Den ene stod ved landgangen og kontrollerede dem, der gik fra borde og kom om bord på skibet. Den anden runderede hele tiden på skibet. Det er et resultat af bombningen af World Trade Center og

er et led i beskyttelsen mod terrorangreb. Alle døre blev også låst, så man ikke kunne komme ind uden nøgle, og selv redningsbådene blev låst af, når skibet lå i havn. Chancerne for at få blinde passagerer var minimale, med mindre de havde gemt sig i en container, hvilket der har været nogle tragiske eksempler på om bord på andre skibe.

Nede i maskinrummet var der også travlt. Det er kun, mens skibet er i havn, at hovedmotoren står stille, og man har mulighed for at inspicere den for mulige fejl og skifte nedslidte dele. Efter frokost var jeg nede i maskinrummet for at se, hvordan arbejdet skred frem. Selvom det kun var et par timer siden, at motoren havde kørt, var den allerede så afkølet, at man kunne begynde inspektion af motorens krumtapaksel. Motoren var så stor, at der var en luge ved hver cylinder nede ved krumtappen. De var alle blevet åbnet, og en af kadetterne gik rundt inde i motoren og inspicerede selve krumtapelejet. Han skulle undersøge, om der var tegn på ekstraordinært slid, og om der lå metalstumper, løse møtrikker eller glemt værktøj i bunden af oliesumpen. Indvendig var motoren smurt ind i olie, men plejlstænger og krumtap stod fine og blanke. Kadetterne blev instrueret af førstemaskinmesteren om, hvordan de skulle undersøge lejerne. Det praktiske arbejde om bord er en vigtig del af deres uddannelse, og de lyttede opmærksomt. Jeg spurgte, om de kunne holde varmen inde i motoren ud. Det kunne de sagtens; varmen var ikke noget at snakke om. Det var anderledes, da de var ude på Østen og skulle trække

stempler. Det tog ti timer, og med fyrre grader i skyggen var varmen og fugtigheden i maskinrummet ganske enkelt ulidelig. Det overraskede mig, at det var muligt at gå ind i selve motoren så kort tid efter, vi var lagt til kaj. Grunden til, at det kunne lade sig gøre, var den meget effektive afkøling. Man lader imidlertid aldrig motoren gå helt kold. Mens den er slukket, holdes den varm ved hjælp af kølevand fra hjælpemotorerne. På den måde er den klar til at starte ved afgang.

Vi skulle som sagt ligge i Gdansk i 30 timer, og jeg troede, at besætningen ville få lejlighed til at gå i land, men når skibet var i havn, var der ganske enkelt så travlt, at det kun var et fåtal, der fik tid til det. Et par af kadetterne var kort før frokost gået i land sammen med den ukrainske andenstyrmand. Da de kom tilbage et par timer senere, havde de provianteret – det vil sige købt slik, kiks og den slags. Det var første gang, andenstyrmanden havde været i land i tre uger. Førstestyrmanden kunne ikke få tid til at komme med, så han havde fået kadetterne til at købe en ekstern harddisk for ham. Den tid, hvor en tur i havn var ensbetydende med en tur i land, hører fortiden til.

Om eftermiddagen fik jeg selv fast grund under fødderne. Sammen med kaptajnen var jeg en tur på kajen for at se nærmere på godshåndteringen i land. Losningen var meget effektiv. På kajen holdt trucks i kø for at tage imod containerne. En efter en kørte de ned under de store portalkraner, der så sænkede en container ned på ladet. En havnearbejder fjernede de fire twistlocks, som holder containerne sammen oppe på dækket. Så snart en



Motorinspektion. Når skibet ligger i havn, er der mulighed for at inspicere hovedmotoren. Det er det eneste tidspunkt, motoren står stille. En af kadetterne er i gang med at undersøge krumtappen og en af plejstængerne for slitage.

(Foto forfatteren for H&S)

Engine inspection. When the ship is lying in harbor it is possible to inspect the main engine. This is the only time when the engine is turned off. One of the cadets is examining the crank and one of the connecting rods for wear and tear.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

truck havde fået en container på ladet, kørte den hen til en af de lange rækker af containere på terminalen. Her tog en anden kran den og stillede den på plads. Det kørte som en vel-smurt maskine og så meget velorganiseret ud, men der ligger også et større planlægningsarbejde forud for, at skibet anløber havn. Senere på dagen, da jeg var kommet om bord igen, prøvede jeg at tage tid på, hvor lang tid det tog for kranen at hejse en container af skibet. Det tog ca. halvandet minut, fra kranen havde løf-



Containernes identitet kontrolleres med det samme, når de er losset. Det foregår trådløst ved hjælp af en håndholdt computer, hvor containerens identitetsnumre tjekkes, inden den køres på plads. Havnearbejderen i midten af billedet er kvinde. Arbejdet på havnen er ikke længere forbeholdt mænd.

(Foto forfatteren for H&S)

The identity of the containers is checked right away, when the cargo is unloaded. This is done by using a wireless handheld computer, where the identity numbers of the container are checked before the container is driven into position. The docker in the middle of the picture is a woman. Harbour work is no longer exclusively for men.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

tet en container ned på kajen, til den var klar til at løfte den næste. Det vil sige op til 26,5 tons på mindre end to minutter!

Kranerne var færdige med at losse sent på aftenen, hvorefter lastningen begyndte og fortsatte natten over. Mens jeg havde haft en stille nat i Hamborg, så blev min nattesøvn forstyrret flere gange af de hule drøn fra containere, der blev stillet ned i lasten. Det foregik også

lige ud for vinduerne ind til min kahyt. Næste morgen besluttede jeg mig for at tage en tur ind til byen. Vi skulle først sejle ved 19-tiden, så jeg ville benytte lejligheden til at komme i land. Det havde været nogle meget intensive dage for mig med masser af indtryk, og jeg trængte til at komme lidt væk for at fordøje det hele. Det var ikke lige til at gå ind til byen. Containerterminalen lå helt for sig selv femten minutters kørsel fra centrum. Først skulle jeg hen på havnekontoret og melde, at jeg ville forlade havnen. De fik mit navn, som også stod på CLEMENTINEs passagerliste (som i øvrigt kun havde mit navn). Der blev ført nøje kontrol med, hvem der kom og gik i havnen. Personalet på havnekontoret var så venlige at bestille en taxa til mig, og kort efter sad jeg i en gammel Mercedes fra dengang, hvor brunt og beige endnu var smart.

Gdansk er en gammel hansestad, og det gamle centrum er meget smukt, mens resten af byen blev bombet sønder og sammen af russerne, da de slog tyskerne tilbage under Anden Verdenskrig. Men den gamle bydel havde overlevet på mirakuløs vis og var præget af smukke huse i barok stil. Det så i hvert fald sådan ud. Sandheden er, at også centrum blev bombet i stumper og stykker, men efter krigens slutning havde man genopført området, ganske som det så ud, før den blev ødelagt. Det vidste jeg ikke, og jeg gik rundt i den tro, at det var huse med flere hundrede år på bagen. I centrum solgte næsten hver anden butik rav. Langs Polens og de Baltiske Landes kyster er der rige forekomster af rav. I gamle dage tog man det, som blev skyllet op på stranden. I

dag er det en mere systematisk industri, hvor man graver havbund op, og sier bundmateriale for rav. Jeg kunne ikke stå for fristelsen og købte et stykke rav med et lille insekt inde i. Det er i hvert fald ægte – tror jeg nok.

Efter et par timer i byen var det tid at vende tilbage til skibet. Nede i maskinrummet var de i gang med at inspicere skylleluftskanalerne og stempelringene. Motoren var meget beskidt indeni, hvilket skyldtes, at vi havde sejlet så langsomt. Det giver meget sod. En af de filippinske "repairmen" var kravlet helt ind i motoren for at kontrollere stempelringene. Tidligere på dagen havde kadetterne været på samme tur. Oppe ved cylindrene er der ikke så meget plads som nede ved krumtapakslen, så man kunne blive helt radbrækket af at sno sig rundt her. Jeg fik talt lidt med første maskinmesteren om samarbejdet med de filippinske søfolk. Jeg selv havde lagt mærke til, at flere af filippinerne sprogekundskaber lod meget tilbage at ønske. Maskinmesteren fortalte, at flere af dem var meget dårlige til engelsk, faktisk kunne nogle af dem kun sige nogle få ord, så han var nødt til at trække dem til side og se dem i øjnene, når han gav besked, for at være sikker på, at de forstod ham. Filippinerne havde en tilbøjelighed til at sige "yes Sir", uden at de havde forstået, hvad der er blevet sagt. Det var en stressfaktor, fordi han ikke altid kunne være sikker på, at de gjorde det, de skulle – ikke på grund af uvilje, men fordi de ikke forstod, hvad der blev sagt. Der blev arbejdet nede i maskinen indtil kl. 17.00. Klokkeren 17.30 var der aftensmad. Det passede fint, da der var planlagt afgang kl. 19.00. Der

blev lastet containere om bord lige til det sidste. Førstestyrmanden gik rundt på dækket og kontrollerede de sidste surringer. Et kvarters tid, før skibet lagde fra kaj, lød en kraftig sirene, og kranerne blev løftet op. Lodsens var kommet om bord, og kort efter ankom de to slæbebåde, der skulle assistere os ud af havnen. Lodsens blev briefet om skibets størrelse, maskinkraft, planlagte kurs ude af havn mm., og klokken 19.15 blev fortøjningerne kastet. CLEMENTINE MÆRSK bevægede sig roligt sideværts bort fra kajen. Lige som ved havneanløbet var det kaptajnen, der stod i den styrbords brovinge og kontrollerede for- og agterthrusterne.

Motoren blev startet, uden at det kunne mærkes oppe på broen, og vi begyndte langsomt at bevæge os fremad. Lodsens gav hele tiden besked om, hvordan der skulle styres "10 degrees port" eller "five degrees starboard". Kaptajnen forklarede lodsens om instrumenterne. Der var flere ting, som lodsens ikke lige kendte til, men han syntes at have styr på det og var knap så hektisk, som ham vi havde om bord, da vi ankom. Senere fortalte kaptajnen, hvordan nervøse lodser nogle gange gør tingene meget sværere, end de burde være.

Lodsens gik fra borde lidt i otte, og vi sejlede stille og roligt af sted, mens solen gik ned over Gdansk. Da vi var kommet længere ud, blev farten sat op. Vi skulle sejle en del hurtigere til Göteborg, end vi havde gjort fra Skagen til Gdansk, omkring 18 knob. Vores ankomst i Göteborg var blevet fremskyndet til kl. 07.00 torsdag morgen i stedet for kl. 15.00. Klokkeren 20.00 blev overstyrmanden afløst af anden-



Stemningen på broen er koncentreret ved havne-manøvrer. CLEMENTINE MÆRSK har netop lagt fra kaj i Gdansk. På billedet ses den polske lods, kaptajnen og overstyrmanden. Med radioerne kan lods og kaptajn kommunikere med slæbebådene og folkene på dækket.

(Foto forfatteren for H&S)

styrmanden, som havde vagt til kl. 24.00. Han fortalte, at det ville blive en travl vagt. Han skulle indrapportere sejladsen og lastningen og flere andre ting til rederiet i løbet af vagten. Så han havde nok at lave og ville ikke komme til at kede sig.

Næste morgen passerede vi Bornholm ved 6-tiden. Jeg fik ikke set Bornholm, men plud-

The mood on the bridge is very concentrated during harbour manoeuvres. The CLEMENTINE MÆRSK has just left the quayside in Gdansk. The picture shows the Polish pilot, the captain and the chief officer. The pilot and the captain can communicate with the tugs and the men on deck with radios.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

selig var der dansk netværk på mobiltelefonen. Den forsvandt dog efter kort tid. Vejret var fint med svag vind og blandet skydække. Klokken 08.00 stod andenstyrmanden igen på broen. Han var som sagt ukrainer og var begyndt hos Maersk Line i 2008. Han havde siden gjort tjeneste på flere af rederiets skibe. Det var ikke noget problem at skifte mellem de forskellige skibe, da designet af broen var ens fra det ene

fartøj til det andet, så det var nemt at finde sig til rette, når man havde vagt. Arbejdsmiljøet kunne til gengæld være forskelligt fra skib til skib, men han var godt tilfreds med at være om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Her kom kaptajnen ikke og blandede sig hele tiden i hans arbejde, men stolede på, at han kunne løse sine opgaver tilfredsstillende. Ukraine er ikke en traditionel søfartsnation, men andenstyrmanden havde set gode karrieremuligheder i at stå til søs og håbede at ende som skibsfører en dag. På mange måder var han et billede på udviklingen inden for dansk søfart, hvor der bliver stadig flere udenlandske officerer, mens antallet af danske er faldende. De udenlandske officerer er billigere end de danske og er længere tid på søen ad gangen. I andenstyrmandens tilfælde var han ude at sejle i fire måneder og hjemme i to. De danske officerer er ude i 11 uger og hjemme i lige så lang tid.

Klokken 09.45 på en sydvestlig kurs passerede vi om styrbord Møn med de karakteristiske hvide klinter. Desværre var sigtbarheden ikke helt i top. Andenstyrmanden kaldte lodsstationen i Gedser op for at advisere vores ankomsttidspunkt og bestille lods til sejladsen op gennem Storebælt. Han fik også aftalt med lodsens, hvilken side lejderen skulle hænge på. En time senere kom kaptajnen selv på broen. Han fik en kort briefing om sejladsen og den planlagte opsamling af lodsens.

Lodsens var som sagt bestilt til klokken 12.00 og kl. 12.04 stod to lodser på broen. De havde netop bordet CLEMENTINE MÆRSK fra den lille lodsbaad. Efter en kort briefing

gik den ene af lodserne med ned for at spise frokost. Her fortalte han om sine oplevelser om bord på udenlandske skibe. Han fortalte blandt andet om, at standarden på flere af de udenlandske skibe, han havde været om bord på, var meget ringe sammenlignet med de danske. På nogle skibe havde end ikke officererne eget bad og toilet, og apteringen var af væsentlig ringere kvalitet end på de danskbyggede skibe. Konkurrencen mellem værfterne i Østen var gået ud over kvaliteten for at få nybygningsprisen ned. I nogle skibe havde man endda ikke strøm i kahytterne og på gangene hele tiden. Her måtte besætningen tage til takke med nødbelysning flere timer om dagen for at spare på strømmen og dermed på brændstof til hjælpemotorerne. Forplejningen kunne også være ringe. På nogle skibe havde lodsens oplevet, at maden blev serveret i nøje afmålte portioner, uanset om man havde fysisk arbejde eller ej. Sådanne forhold havde han aldrig oplevet på danske skibe, hvor standarden generelt er høj.

Den opmærksomme læser vil ikke have kunnet undgå at bemærke, at jeg skriver meget om måltiderne, men rutinerne om bord på skibet gentager sig dag efter dag, og måltiderne er blandt dagens højdepunkter. Måltiderne er det tidspunkt på dagen, hvor flest fra besætningen er samlet. Her kan man få snakket sammen om andet end lige det praktiske arbejde. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at hele besætningen er samlet – det er den praktisk talt aldrig. Der er altid nogen, der er på vagt, eller som har brug for at sove, og de er henvist til at spise på et andet tidspunkt. Jeg fik for ek-

sempel ikke set ret meget til førstestyrmanden, hvis vagter faldt sammen med spisetiderne. Det er en kendt sag i søfartskredse, at tjansen som førstestyrmand er ensom, medmindre han gør en aktiv indsats for at deltage i fælles aktiviteter. Den menige besætning så jeg heller ikke til måltiderne. Selvom messen ikke var forbeholdt officererne, så foretrak de menige at spise i dutymessen, og de spiste også en halv time før officererne. Det gamle skel mellem officerer og menige opretholdtes altså stadig, selvom det ikke var et krav. Jeg har talt med søfolk fra andre rederier, som oplever det samme: De menige foretrækker at spise for sig selv, ganske som det er tilfældet på mange virksomheder på land, hvor de timelønnede og funktionærer spiser hver for sig. Det behøver i og for sig ikke at være et problem, men om bord på skibene kan det fåtallige mandskab og de forskudte vagter betyde, at en del af besætningen ikke ser ret mange mennesker, mens de er ude at sejle.

Turen op gennem Storebælt lignede turen på vej til Gdansk. De danske officerer nød synet af de hjemlige kyster, og der blev ivrigt fotograferet igen ved passagen under Storebæltsbroen. Kadetterne havde fået til opgave at gøre hovedrent i deres kahytter. De skulle alle afmønstre i Göteborg, og kahytterne skulle stå lige så rene og pæne, som da de påmønstrede knap tre måneder før. I det hele taget blev der gjort meget ud af, at skibet fremstod pænt og ordentligt. Som jeg har nævnt tidligere, gik man i badesandaler indendørs, og det var ikke tilladt at bruge fodtøj i rum med gulvtæppe, så man skulle have noget på, der var nemt at tage

af og på. Alle gangarealer i huset blev gjort rent regelmæssigt, og der lå ikke ting og sager og flød i messerne eller andre steder. Skibet er besætningens hjem, det skal være til at holde ud at opholde sig der, og det skal være i ordentlig stand, når nye besætningsmedlemmer kommer om bord. Flere steder havde man forsøgt at gøre det mere hyggeligt. I den lille salon på dæk D var der grønne planter, ligesom der stod et par tomatplanter oppe på broen. Den slags småting er med til at gøre skibet til et mere rart sted at være. Flere af besætningsmedlemmerne havde også gjort deres kahytter mere personlige og hjemlige med plakater og fotos af familie og venner. Det hele skal være nemt at fjerne, når man afmønstres. Væggene i kahytterne er lavet af foliebeklædte metalpaneler, som ikke lige er til at stikke tegnestifter i, så køleskabsmagneter har her fået en ny anvendelse. Kahytten er besætningsmedlemmernes mest private sted. Her kan man være sikker på at være sig selv uden at blive forstyrret. Det er en uskreven regel, at hvis døren ind til kahytten er lukket, er det tegn på, at man ikke vil forstyrres, det kan f.eks. være nødvendigt, når man har brug for at sove. Til gengæld betyder en åben dør, at man ikke har noget imod, at andre banker på. Jeg var ikke helt klar over dette system i starten og lukkede bare døren ind til min kahyt. Først senere på turen fandt jeg ud af, at den lukkede dør betød "vil ikke forstyrres".

Først på aftenen var vi ude af Storebælt og på vej ud i Kattegat. Jeg var på broen for at nyde den flotte udsigt. Man kunne ikke se andet end hav, så langt øjet rakte, og himlen så dramatisk ud med en skarpt optrukket front, der delte



Lodsen kommer om bord syd for Gedser Rev. Det ser dramatisk ud, når lods båden lægger sig op ad CLEMENTINE MÆRSK, og det kræver koncentration på broen, når det sker.

(Foto forfatteren for H&S)

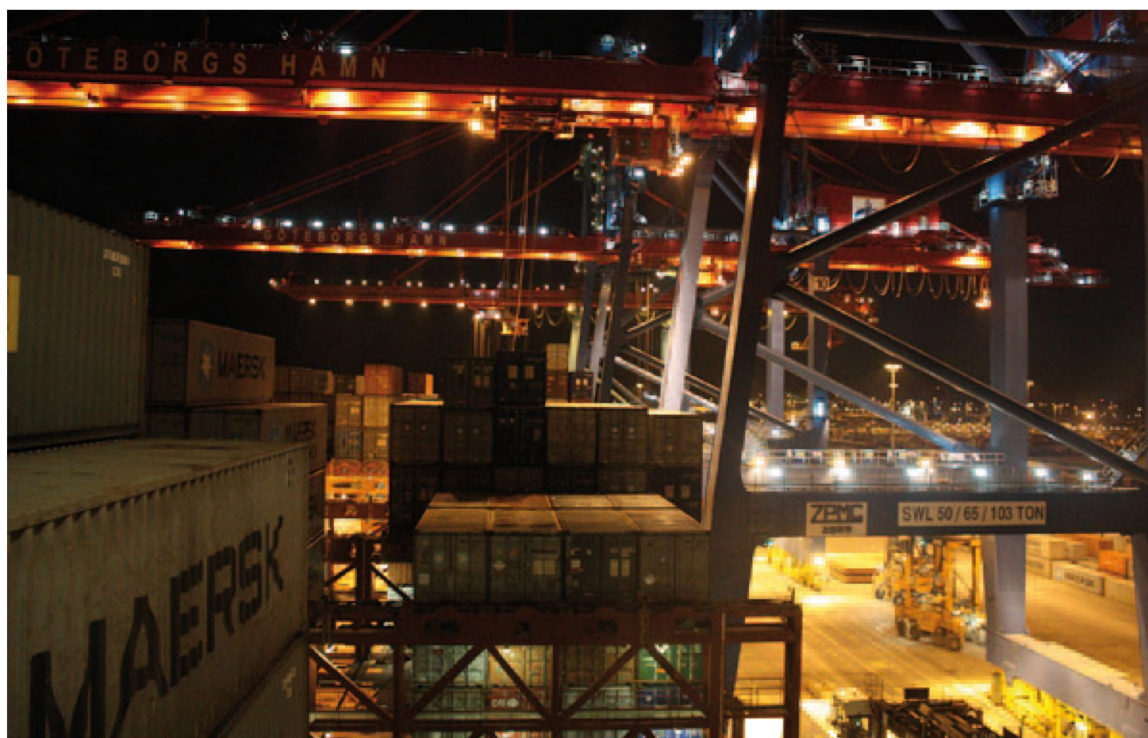
The pilot coming aboard south of Gedser Reef. It looks rather dramatic when the pilot boat lies up alongside the CLEMENTINE MÆRSK, and it demands a lot of concentration on the bridge when it happens.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

horisonten i to; mod sydvest hang tunge skyer, og mod nordøst var himlen klar iblandet med store kumulusskyer svagt rosafarvet af den nedgående sol. Helt ude i horisonten anedes konturerne af et par skibe. Et smukt syn.

Vi ankom til containerterminalen i Gøteborg klokken halv syv torsdag morgen. Der var klar blå himmel, og indsejlingen havde været meget flot gennem skærgården. Desværre gik jeg glip af den, da jeg først kom op på broen, lige som vi lagde til. Lodsen var kommet om bord kl. 04.55, og kaptajnen havde været oppe si-

den 04.20. Han var altid på broen, når skibet tog imod lodsen. Overstyrmanden havde haft sin faste vagt fra klokken 04.00 og var også på broen. Manøvreren havde været den samme som i Gdansk med assistance fra lods og slæbebåde. CLEMENTINE var blevet vendt og derefter lagt parallelt med kajen og så langsomt styret helt ind. Det er fast rutine at sørge for at lægge skibet med stævnen udad, så det kræver et minimum af manøvrer, når det afsejler. Kort efter, der var lagt til, ankom havnemyndighederne, som kaptajnen skulle tage sig af, og overstyrmanden gik ned i kontrolrummet for



Aftenstemning i Gøteborgs Havn. Lastningen fortsatte hele natten. Der er aktivitet i havnen døgnet rundt, hvor det gælder om at ekspedere skibene så hurtigt som muligt.

(Foto forfatteren for H&S)

The evening atmosphere in Gothenburg harbour. Loading continued all night. There is activity in the harbour 24 hours a day and it is a question of dispatching the ships as quickly as possible.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

at tage imod havnens planer, som kom med de nyeste lastpapirer.

Udenfor var kranerne allerede kørt i stilling, og kort efter var havnearbejderne i gang med at løsne twistlocks, så containerne kunne hejses i land. I Gøteborg brugte man et lidt andet system end i Gdansk, hvor containerne blev løftet over på en truck. Her blev containeren stillet på en stor buk, hvorefter en straddlecarrier, som ligner en mobil portalkran løftede den op og

kørte den på plads. Ellers var der mange fællestærk mellem de to terminaler: De lå begge et godt stykke fra byen, der er ikke ret mange mennesker og ikke ret meget andet at se på end endeløse rækker af containere og andre skibe, der ligger ved kaj. Vi skulle ligge i Gøteborg frem til fredag eftermiddag, men der var så meget arbejde for besætningen, at der ikke blev tid til at komme i land. Et af vilkårene i dagens søfart er, at havneopholdene er korte, så der bliver

sjældent tid til at komme i land. Derudover har besætningen ofte så travlt, at der ikke er tid til at tage den lange tur ind til byen, så de foretrækker at blive om bord, når de har frivagt. Resultatet bliver, at selvom man kommer vidt omkring som sømand, er der langt mellem de eksotiske oplevelser. Før i tiden, da skibene kunne ligge i havne i flere uger, var der tid til at opleve de byer, skibene anløb. Flere fra besætningen fortalte mig, at de kun havde været i havn en enkelt gang eller to, siden de havde påmønstreret CLEMENTINE.

Kadetterne havde alle fået godkendt deres rengjorte kahytter, og det var ved at være tid for afmønstring, men før de forlod skibet, fik de besøg af deres familier, som de stolt viste rundt. De fleste af kadetterne skulle tilbage på skolen efter weekenden, så de fik kun en kort pause fra sømandslivet. De kom alle fra SIMAC (Svendborg International Maritime Academy), hver der er tre forskellige uddannelsesretninger: Navigatør, maskinofficer og dualofficer, og på vej til Kina havde de skullet vælge, hvilken retning de ønskede at fortsætte med. Det var nogenlunde fifty-fifty mellem navigatør og maskinofficersuddannelsen, og ingen ønskede at lade sig uddanne som dualofficer. Det hang nok sammen med, at der ingen dualofficerer var om bord på CLEMENTINE MÆRSK.

Kadetterne forlod CLEMENTINE i løbet af eftermiddagen bortset fra en enkelt, der ville blive hentet af familien i Århus. Havnearbejderne var færdige med at losse ved tretiden, og lastningen begyndte. Lige som i Gdansk forsatte arbejdet natten igennem. Der var kom-

met et filmhold om bord, der skulle lave nogle optagelser til en film om håndtering af fødevarer om bord på danske skibe. Filmen skulle bruges til at uddanne cateringpersonalet om bord på danske skibe verden over. Som før nævnt var kokkene om bord bedre end gennemsnittet, så man må håbe, at filmen også kan være inspiration for andre kokke.

Der var blevet mere stille om bord, efter at kadetterne var afmønstreret. Om aftenen gik jeg en tur rundt på etagerne i huset. I den store salon, hvor kadetterne plejede at holde til, var der helt tomt, og nede i den lille salon sad en enkelt filippinsk skibsassistent og så film. Både biografen og computercafeen stod tomme, og rundt om på gangene var alle døre ind til kahytterne lukket. Selvom der er fine fælles faciliteter om bord, som indbyder til socialt samvær, var det mit indtryk, at besætningen tilbragte det meste af deres frivagter for dem selv. Dels skal der soves – der arbejdes meget om bord på et skib, dels er det relativt få, der har frivagt samtidig på grund af vagtsystemet. Jeg begyndte at forstå, hvorfor ensomhed er et af de problemer, der fremhæves i meget litteratur om arbejdsmiljø til søs. Når man læser om livet om bord på skibene, før alting blev automatiseret, fremhæves ofte de store skel, der var mellem folk på dækket og folk i maskinen og mellem officerer og menige. På CLEMENTINE MÆRSK oplevede jeg ikke det store skel mellem dæks- og maskinfolk. Godt nok fik jeg fortalt, at motormanden rangerede lidt højere end skibsassistenterne, og at de to repairmen ikke havde så meget status mellem de menige, men det så ikke ud til at forhindre dem i at spi-

se sammen eller være sammen i salonen. Det samme gjaldt for officererne, som ikke gjorde noget væsen ud af, om de var navigatører eller maskinofficerer.

Til gengæld var besætningen i høj grad opdelt efter nationalitet og sprog. Som tidligere nævnt var der to nationaliteter, der dominerede besætningen: De danske officerer og de filippinske menige. At skellet gik mellem officerer og menige forstærkede blot dette, uden at det skal opfattes som noget negativt; der har altid været et skel mellem den menige besætning og officererne også blandt rent danske besætninger. Resultatet var, at der var to hovedgrupper, der havde hver sit sprog til fælles, og som gjorde det nemmere for dem at kommunikere. Til gengæld var der en mindre gruppe officerer, som ikke havde nogen at dele modersmål med. De danske officerer havde nemt ved at sætte sig og småsnakke ved måltiderne, og når filippinerne var sammen, gik snakken lystigt på filippinsk. Til gengæld havde de tre officerer fra Indien, Ukraine og Rumænien ikke de samme muligheder. De multinationale besætninger er et vilkår i dagens internationale søfart, og der er lavet flere studier af relationerne mellem forskellige nationaliteter om bord. De viser, at det er udbredt at gruppere sig efter nationalitet, og at nationalitet og rang ofte følges ad. Grupperinger baseret på nationalitet er særligt fremtrædende i besætninger, hvor en eller to nationaliteter er dominerende. Så på det område var besætningen om bord på CLEMENTINE MÆRSK meget typisk.

Nogle af officererne på CLEMENTINE MÆRSK fremhævede de store kulturelle for-

skelle og sproglige barrierer som forklaring på, hvorfor danskerne og filippinerne holdt sig hver for sig. Alene vanskelighederne med at kommunikere ordentligt på det fælles sprog engelsk kunne volde store problemer, men derudover syntes de heller ikke at have meget til fælles at tale om.

Jeg havde selv svært ved at komme ind på livet af de filippinske søfolk. De var meget høflige og svarede venligt men kort, når jeg talte til dem, og de virkede ikke særlig interesseret i at tale med mig. Det kan hænge sammen med, at de ikke var helt sikre på, hvad jeg var for en størrelse. Var jeg en repræsentant fra rederiet, og hvorfor kom jeg og spurgte om alt muligt? Jeg ville ellers gerne have lært dem lidt bedre at kende. Filippinerne er i dag den største leverandør af søfolk til den internationale skibsfart og har i den danske handelsflåde næsten fuldstændig erstattet den menige danske sømand. Baggrunden for, at filippinerne i dag har udkonkurreret de danske søfolk, er indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister, som gjorde det muligt at hyre udenlandske søfolk på danske skibe på internationale overenskomster. At det blev filippinerne, der kom til at dominere ikke kun den danske handelsflåde, men handelsflåder over hele verden, skyldtes de meget lave lønninger, som europæiske søfolk ikke kunne konkurrere med, men det skyldtes også, at der på Filippinerne har været en lang tradition for arbejdsmigration. Det anslås, at mellem 7 og 10% af den filippinske befolkning på et eller andet tidspunkt tjener til livets ophold ude i verden. En stor del af dem er søfolk, og en del af dem arbejder på danske skibe.

Selvom deres løn er lav i forhold til europæiske forhold, så er de særdeles vellønnede set med filippinske øjne. En skibsassistent kan tjene nok til at forsørge sin egen kernefamilie og ofte lidt til. På Filippinerne anses søfolk for at være vellønnede og nyder stor respekt og høj status i lokalsamfundet. Det er ikke så let og ligetil at blive sømand på Filippinerne. Det kræver dels en maritim uddannelse dels gode forbindelser til forhyringskontorerne i Manila. Før en ung mand kan stå til søs, har hans familie ofte ydet store økonomiske ofre i form af at betale hans uddannelse og "smøre" de rigtige kontakter, så han kan komme i forbindelse med de rigtige forhyringskontorer. Derfor betyder familien umådeligt meget for de filippinske søfolk, som bruger en stor del af deres indtægt på gaver til venner og slægtninge, der har hjulpet dem på vej. En dag besøgte jeg den lille salon, hvor nogle af de filippinske søfolk var i færd med at studere et postordrekatalog. Den ene af dem ville købe et kamera, som skulle sendes hjem til en slægtning. De diskuterede ivrigt, hvilket kamera han skulle vælge, og det var tydeligt, at der var tale om en større udskrivning. Jeg viste dem mit kamera, som godt nok lå i den halvdvire ende af skalaen, og det blev straks afvist som "too expensive".

Set i bakspejlet kan jeg godt forstå, hvis den filippinske besætning var lidt reserveret. For dem er arbejdet som sømand yderst eftertragtet og måske den eneste vej ud af fattigdom for hele familien, og der står alt for meget på spil til, at de uden videre vil åbne op over for en vildt fremmed, hvis motiver de ikke rigtig kender, og fortælle vidt og bredt om deres liv

og arbejde. Jeg var bare nysgerrig og uden bagtanker, men de store forskelle i kultur og baggrund krævede nok mere tid og en større indsats at nedbryde fra min side. Et skib er i dag virkelig præget af store kulturelle og økonomiske forskelle, så det er ikke så underligt, at der ikke er det store fællesskab besætningsmedlemmerne imellem. Faktisk synes jeg, det er imponerende, at skibet fungerer så godt, som det gør. Det er en arbejdsplads, hvor folk taler pænt til hinanden og passer deres arbejde, men det er milevidt fra den romantiske forestilling om besætningen som én stor familie, som vi bl.a. ser det i film som "Martha".

Fredag morgen var kranerne stadig optaget af at laste skibet. Lige som i Gdansk havde de været i gang hele natten, men det var ikke gået ud over min nattesøvn. Det var en flot morgen med sol og klar blå himmel. Selvom containerterminalerne har mange fællestræk fra den ene havn til den anden, så er der også forskelle. Containerterminalen i Gøteborg lå nogle kilometer vest for selve byen midt i skærgården, så udsigten var noget mere inspirerende end i Gdansk. Havnen var også mere travl. Der var en livlig trafik af ro-ro-færger fra bl.a. DFDS, og i det havneafsnit, hvor vi var fortøjet, lå også nogle af de store ro-ro-skibe, som er specialiserede i transport af personbiler, og som på afstand ligner flydende skotøjsæsker, ikke særlig kønne, men helt sikkert effektive. Jeg var en sidste tur rundt på hele skibet og fik taget fotos fra både maskinrum og dækket. Overstyrmanden tog sig tid til at sætte mig yderligere ind i systemerne bag lastplanlægningen. Jeg fandt ud af, at containerne om bord er organiseret i



Overstyrmanden kontrollerer de nyeste lasteplaner, som han modtog, da skibet lagde til i Gøteborg. Ved hjælp af computerprogrammet Loadstar kan han hurtigt danne sig et overblik over, hvilke containere der skal losses, og hvilke containere der skal lastes om bord.

(Foto forfatteren for H&S)

The Chief Officer checks the latest stowage plan, which he received when the ship arrived at Gothenburg. By means of the computer programme Loadstar he can quickly get an overview of which containers to unload and which to load.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

tværskibs rækker kaldet “bays”, mens de langskibs rækker kaldes for “rows”. Derudover er der en talkode, som viser, hvor i den lodrette stabel, der kaldes en “tier”, containeren skal

stå. Man tilstræber at samle alle containere til en bestemt destination i samme bay og om nødvendigt i samme row for på den måde at undgå unødige løft af containere, der står i vejen. Det er også nødvendigt, da det koster 100 dollars at løfte en container af og på igen.

Nede i maskinen fik jeg demonstreret, hvordan hovedmotoren udluftes kort før afgang ved at tørne den et par gange med nogle ventiler åbne, så alle urenheder og kondens blæses ud, inden den startes. Selvom mit hoved efterhånden var fyldt godt op med oplysninger og detaljer, var der stadig meget at lære.

Vi gik fra kaj klokken 15.00. Langsomt blev CLEMENTINE MÆRSK trukket væk fra kajen af to slæbebåde og skibets thrustere. Der var indadgående strøm, og CLEMENTINE drev langsomt mod et skib, der lå for svaj agtenfor. Endelig var CLEMENTINE så langt fra kaj, at hovedmotoren kunne startes, og vi begyndte at bevæge os fremad. Det var de svenske havnelodser, der havde insisteret på at trække CLEMENTINE parallelt fra kajen. Kaptajnen havde foretrukket, at vi havde trukket stævnen ud først og så ladet skibet sejle fremad for egen kraft. Så havde vi undgået at drive baglæns.

Herefter gik turen ud gennem skærgården. Få minutter efter afgang passerede vi et fort på en lille klippeø. Jeg syntes, det så bekendt ud, men jeg havde aldrig sejlet her før. Det undrede mig, indtil det gik op for mig, at jeg havde set det samme fort i en brosimulator på SIMAC i Svendborg, da jeg for et par år siden besøgte skolen for at se på simulatorer. Turen ud af skærgården var flot. Der blæste en frisk

vind, himlen var blå, og der var hvidt skum på bølgetoppene. Vi var ude i Kattegat sidst på eftermiddagen, og kursen blev sat mod Århus. Kaptajnen, overstyrmanden og maskinchefen skulle afmønstre i Århus og havde travlt med at pakke deres ting. Kaptajnen sad og ordnede de sidste papirer, så han kunne overdrage skibet til den nye kaptajn.

Aftensmaden var mit sidste måltid om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Kaptajnen, maskinchefen og overstyrmanden glædede sig til at komme hjem. Elleve uger væk fra familien var lang tid; nu skulle det være rart at slippe for at tænke på vagtplaner, ankomsttidspunkter, lasteplaner, maskinvedligeholdelse osv. – desværre var det, ifølge kaptajnen, som om de elleve uger hjemme gik hurtigere end dem i søen. Jeg gik tidligt i seng, vi skulle anløbe Århus havn lørdag morgen kl. 05.00, og det ville jeg ikke gå glip af.

Lørdag morgen var jeg oppe på broen ved halvfemtiden. Det gryede, men solen var endnu ikke stået op, og man kunne se lysene inde i Århus havn. Lods båden kom os i møde, og lods en kom om bord. Sammen med lods en kom to slæbebåde, som skulle hjælpe os ind i havnen. Det tog dog lidt tid, før der var plads. Et mindre containerskib skulle ud af havnen først, så vi lå næsten stille en sømils penge fra havneindløbet. Så blev det vores tur, og vi gik langsomt ind mod havnen. Slæbelineerne blev

kastet ned til slæbebådene, og langsomt blev vi bugseret ind i havnen. Efter de forrige havneanløb og afgang var det helt rart at høre en dansk lods kalde en af slæbebådene og høre ham sige på drævende jysk: "Så kan do godt komme hen foran og trykke hende lidt på snuden". Det var da et sprog, der var til at forstå.

Klokken 06.00 lå vi ved kaj, det var gået lige så glat og udramatisk som ved de øvrige havneanløb. Solen var netop stået op, og vi stod oppe på broen og nød de første stråler, rejsen var ved at være slut for mit vedkommende. Efter morgenmaden gik jeg rundt og sagde farvel til besætningen. Det havde været en spændende tur, hvor jeg synes, jeg fik lært en hel masse om dagens søfart, men hvor jeg også stod med mindst lige så mange spørgsmål, som jeg ikke havde fået svar på, og jeg håber, at jeg snart skal ud at sejle igen.

Alt, hvad jeg har skrevet ovenfor, står helt og aldeles for min egen regning. Besætningen på CLEMENTINE MÆRSK skal have stor tak for deres venlighed og den tålmodighed, de udviste, når jeg gik rundt og stillede dumme spørgsmål. At der sikkert er noget, jeg ikke har forstået rigtigt, kan ikke lægges dem til last. Det skyldes udelukkende min baggrund som simpel landkrabbe. Derudover skylder jeg en stor tak til Maersk Line, som gav mig lov til at tage på denne uforglemmelige rejse.

Torkil Adersen

On Tour with M/S CLEMENTINE MÆRSK A Landlubber's Experiences on a Modern Merchant Ship

SUMMARY

The article describes the author's voyage with the M/S CLEMENTINE MÆRSK, when he sailed with the ship for 10 days in the spring of 2010. The CLEMENTINE MÆRSK is one of Maersk Line's larger container ships, which sail between the Far East and Europe. The author was on board from Hamburg to Gdansk, then onward to Gothenburg and finally disembarked in Aarhus. The article is in the form of a travel description.

By means of small scenes from daily life he describes how the crew go about their daily tasks at sea and in the harbour. There are descriptions of work on

the bridge and in the engine room, and of social interaction in the mess room at mealtime. The crew on board the CLEMENTINE MÆRSK was of mixed nationality, which was reflected in the way the men formed groups. The officers were largely Danish while the lowest ranking crew members were from the Philippines, and the amount of contact between the two groups outside of work situations was limited.

The article does not come to any specific conclusions but tells about the author's impressions and experiences on board.

Øresundstolden og dens regnskaber 1497-1857

Erik Gøbel er cand.mag. og seniorforsker ved Rigsarkivet. Han har i mange år forsket i bl.a. dansk søfartshistorie og vore gamle tropekoloniers historie og udgivet adskillige værker om emnerne. Til Handels- og Søfartsmuseets årbøger har han siden 1978 skrevet ni artikler om sejladserne til tropekolonierne.

Historien om øresundstolden trækker lange spor. Så sent som under præsident Lula da Silvas officielle besøg i Danmark i 2007 eftergav statsminister Anders Fogh-Rasmussen som en symbolsk handling i en officiel tale Brasilien det engangsbeløb på 506.295 rigsbankdaler, som landet endnu ikke havde betalt som sin del af den internationale godtgørelse til Danmark for afskaffelsen af øresundstolden i 1857. Og et andet helt aktuelt eksempel: For tiden sidder et halvt hundrede mennesker i den nederlandske by Nijmegen og indtaster i en kolossal database – på dansk – de millioner af oplysninger, som sundtoldregnskaberne indeholder om de skibe, som passerede Helsingør mellem 1497 og 1857.

Den store internationale interesse for øresundstoldregnskaberne, der i dag befinder sig i Rigsarkivet i København, er forårsaget af, at de udgør en enestående kilde til international

søfart og handel ad en af verdenshandelens vigtigste ruter gennem flere hundrede år. Dette har da også resulteret i, at det danske kulturministerium har erklæret regnskaberne for værende af enestående national betydning, og for nylig har UNESCO optaget øresundstoldregnskaberne 1497-1857 i sit prestigøse Memory of the World Register, som er en fortegnelse over hele verdens umistelige skriftlige kulturarv. Her findes altså nu Rigsarkivets række af mere end 700 statelige bind sundtoldregnskaber sammen med den franske revolutions menneskerettighedserklæring, Gutenbergs bibel, Bayeuxtapetet og andre verdensberømte skriftlige kilder.

Øresundstolden og dens regnskaber har imidlertid kun været genstand for to artikler i Handels- og Søfartsmuseets årbøger for snart længe siden.¹ Det er derfor på tide at se på dem hér igen, selvom der naturligvis i andre sammenhænge – både i Danmark og udlandet – er forsket og skrevet rigtig meget om tolden og til dels om regnskaberne.

1 Albert Olsen, "Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede", *Handels- og Søfartsmuseets Aarvog 1942*, s. 17-46; Aksel E. Christensen, "Øresund og øresundstold. Et historisk rids", *Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1957*, s. 22-40.



Helsingør Red i 1793 med dansk vagtskib. Et nederlandsk og britisk handelsfartøj har strøget sejl og er ankreret op for at erlægge sundtold, medens det britiske orlogsskib på vej ud af Sundet saluterer for Kronborg. Slottet var bygget for toldintraderne, dvs. for statens indtægter fra øresundstolden.

(Gouache af Jens Bang. Handels- & Søfartsmuseet)

The Roads of Elsinore in 1793 with a Danish patrol ship. A Dutch and a British merchant ship have lowered their sails and have anchored in order to pay the Sound Toll while the British naval vessel on its way out of the Sound salutes Kronborg. The castle was built with the revenue from the toll.

(Gouache by Jens Bang. Danish Maritime Museum)

I år udgiver Told- og Skattehistorisk Selskab således den store bog *Tolden i Sundet*.² Deri findes en række artikler, som grundigt belyser mange aspekter af emnet. Bogens litteraturliste opregner mere end 500 titler uden på nogen måde at gøre krav på at være altom-

fattende. Det følgende bygger, hvor ikke andet er nævnt, på denne antologi samt på den brede fremstilling i *Dansk Toldhistorie*.³

² *Tolden i Sundet. Toldoprævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857*, red. Ole Degn, 2010.

³ Mikael Venge, *Fra åretold til toldetat. Middelalderen indtil 1660*, *Dansk Toldhistorie*, bd. 1, 1987, s. 83-137 og 199-230 og 250-260 og 274-277; Henrik Becker-Christensen, *Protektionisme og reformer 1660-1814*, *Dansk Toldhistorie*, bd. 2, 1988, s. 191-217 og 398-422 og 538-542; Henrik Fode, *Liberalisme og frihandel 1814-1914*, *Dansk Toldhistorie*, bd. 3, 1989, s. 128-152.

Artiklen hér ridser først øresundstoldens almindelige historie op, inden den beskriver selve de øresundstoldregnskaber, som opstod i forbindelse med toldopkrævningen. Derpå gøres rede for de forskellige moderne udgaver af sundtoldregnskaberne, ikke mindst den kommende elektroniske version. Og til slut gives nogle eksempler på, hvordan man kan udnytte sundtoldregnskaberens kolossale forskningspotentiale, navnlig for så vidt angår skibsfarten.

Øresundstolden

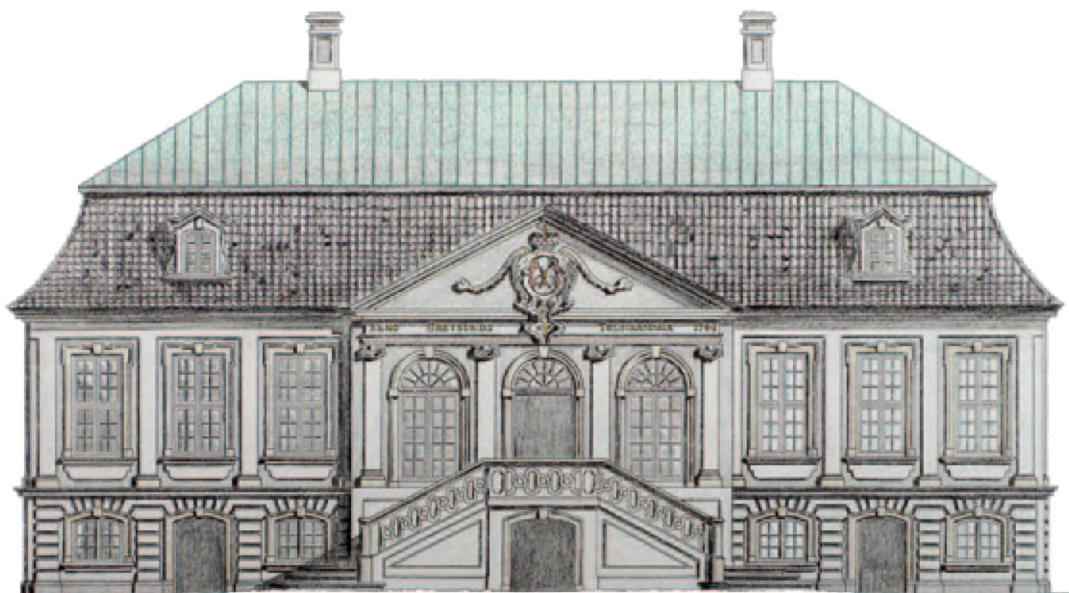
Øresundstolden blev indført i 1420'erne af Erik af Pommern (konge 1412-39) som en transitold, der skulle betales af alle fartøjer, som sejlede gennem Sundet. På den tid regerede den danske konge over begge kyster, og der var således tale om et dansk farvand, hvor man hidtil havde opkrævet skibstold ved sejladsen til Skånemarkedet. Også Christoffer af Bayern (1440-48) og Christian den Første (1448-81) lykkedes det, trods protester fra de søfarende udlændinge, at fastholde toldopkrævningen ved Helsingør, hvor kong Erik havde bygget slottet Krogen. Dog var en række af Hansestæderne fritaget for at betale sundtold. Dens beløb var som hovedregel: 1 rosenobel per skibspassage.⁴ Senere i 1400-tallet blev også en række nederlandske byer forundt toldfrihed. Oven i skibstolden begyndte man i slutningen af 1400-tallet og begyndelsen af 1500-tallet at opkræve også told af tre udvalgte varer, nemlig baysalt, rhinskvin og kobber. De opkrævede

beløb var ikke store; men vigtig på længere sigt var den omstændighed, at de søfarende nationer efterhånden anerkendte den danske konges ret til at opkræve øresundstold.

I 1548 strammede man toldskruen ved at indføre den såkaldte hundredepenge, der var en afgift på 1 procent af ladningernes værdi, som alle upriviligerede nationer måtte betale – ud over rosenoblen for fartøjet. Med denne lastetold åbnedes vejen for kommende gradvise takststigninger på ladningerne, som da også snart blev den helt dominerende post i sundtoldregnskaberne.

Under Christian den Fjerde blev lastetolden gang på gang kraftigt forøget, især i slutningen af 1630'erne. Således blev med ét slag i 1638 skibstolden forhøjet med en tredjedel og lastetolden på mange varer firedoblet, på salpeter blev der endda lagt en afgift på hele 80 procent! Det årlige provenu voksede fra 233.000 rigsdaler i 1635 til 499.000 rigsdaler i 1641. Den dominerende søfartsnation, Nederlandene, protesterede, og efter at have tabt Torstensonkrigen måtte Christian den Fjerde i 1645 ved Kristianopoltraktaten indrømme nederlænderne status som mestbegünstiget nation, hvis skibe blot skulle fremvise ladingdokumenter, men ikke måtte visiteres af de helsingoranske toldere. Ved samme lejlighed reduceredes toldsatserne drastisk for alle andre nationer, så 1645-49 lå den gennemsnitlige årlige indtægt kun på 125.000 rigsdaler. Langsomt derefter steg søfarten og dermed den samlede toldbetaling igen, som det fremgår nedenfor i afsnittet om toldindtægterne.

⁴ Rosenoblen var en engelsk guldmønt, indeholdende 7,8 gram guld.



Øresunds Toldkammer stod fra 1740 i Strandgade i Helsingør, indtil det blev nedrevet i forbindelse med en havneudvidelse i 1860. Ud fra fotografier og arkivmateriale har Lars Bjørn Madsen rekonstrueret den imponerende bygnings smukke facade mod vandet. Bag buvinduerne var en stor sal, hvor skipperne kunne opholde sig, medens deres papirer blev oversat i translationssalen til højre, og toldbehandlingen fandt sted i kammererersalen til venstre.

(Tegning af Lars Bjørn Madsen, 1985)

The customs building stood in Strandgade in Elsinore from 1740 until its demolition in connection with an enlargement of the harbour in 1860. On the basis of photographs and archive material Lars Bjørn Madsen has reconstructed this imposing building's beautiful façade facing the water. Behind the arched windows was a large hall where the skippers could wait while their papers were translated in the translation room on the right, and customs assessment took place in the treasurer's room on the left.

(Drawing by Lars Bjørn Madsen, 1985)

Sundtolden blev en særdeles vigtig indtægtskilde for den danske konge, i hvis partikulære kasse provenuet indgik – indtil det i 1771 blev bestemt, at pengene i stedet skulle tilfalde statsens almindelige kasse. I perioden 1497-1857 blev opkrævet told af 1,8 millioner passerende skibe, som tilsammen erlagde et beløb på 86 millioner rigsdaler. Historikeren Ole Degn har omregnet dette beløb til 11,5 milliarder euro

eller 86 milliarder danske kroner i vore dages penge.

I slutningen af 1600-tallet udgjorde sundtolden cirka 4½ procent af statens samlede indtægter, i 1730'erne lå andelen på omtrent 6½ procent, og i 1780'erne var den steget til omkring 8 procent. I lange perioder af 1800-tallet tegnede denne told alene sig for cirka 10 procent af statsindtægterne.

Der var en del hemmelighedskræmmeri forbundet med opkrævningen af lastetolden fra begyndelsen, idet taksterne for det meste ikke var offentligt kendte. Men i 1641 og 1645 måtte man fra dansk side gå med til at offentliggøre toldruller med tariffer for henholdsvis engelske og nederlandske ladninger. Af varer, som ikke udtrykkelig var nævnt i toldrullerne, skulle svares 1 procent af værdien i told. Disse bestemmelser, hvis principper efterhånden kom til at gælde også andre nationer, var gældende helt til 1842, hvor de blev afløst af en mere tidssvarende toldrulle med generelt noget lavere takster, samtidig med at hele systemet blev lagt i fastere og mere gennemskuelige rammer.

Toldbehandlingen i Helsingør var med skibenes øgede lastekapacitet og de mange nyttilkomne varesorter, for eksempel i skikkelse af store dampere med britiske industriprodukter, blevet meget mere kompliceret og tidkrævende – og var efterhånden ved at blive helt uacceptabel for skibsfarten. Foruden selve betalingen beklagede man sig især over at måtte spille kostbar tid ved at skulle stoppe ved Helsingør, ofte et helt døgn eller to. Det lykkedes dog Danmark, endda på en tid, hvor liberalismen var i stærk fremdrift, at fastholde anerkendelsen af kongens århundredgamle opkrævning af øresundstold, selv efter at vi for længst havde mistet de østensundske provinser.

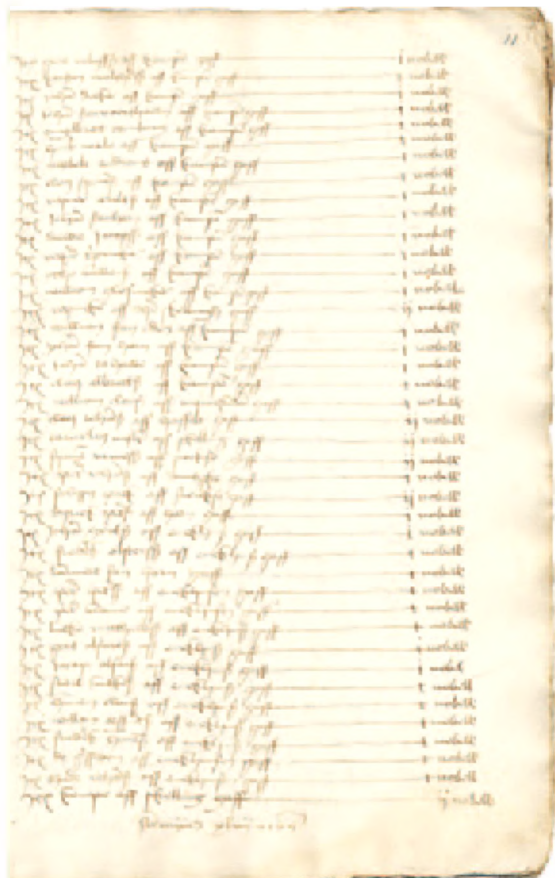
Men allerede fra 1830'erne var den nye selvbevidste stormagt, De forenede Stater, begyndt alvorligt at beklage sig over øresundstolden, som man fandt urimelig og helt ude af trit med tidens tanker. Andre store nationer som

Preussen og Storbritannien støttede amerikanerne, og det endte med, at Danmark måtte acceptere, at øresundstolden skulle ophøre. Da dens provenu på rundt regnet 2½ million rigsdaler om året som nævnt udgjorde en tiendedel af statens samlede indtægter, satsede man på i stedet at sikre sig et klækkeligt engangsbeløb fra de søfarende nationer. På en international konference i København i 1856 indvilgede alverdens sømagter i at betale Danmark 33½ millioner rigsdaler som afløsningssum for sundtolden. Ophævelsen af sundtolden skete derpå med virkning fra 1. april 1857.

Efter mere end 400 år var øresundstolden borte. Den havde mirakuløst overlevet fra en for længst svunden epoke, men alligevel var det lykkedes for den danske stat at sikre sig det store afløsningsbeløb. For Helsingør var det selvsagt en katastrofe, at skibsfarten ikke længere behøvede at stoppe op. Meget sigende blev Øresunds Toldkammers smukke bygning ved havnen da også nedrevet allerede i 1860.

Sundtoldregnskaberne

De berømte øresundstoldregnskaber omfatter som nævnt mere end 700 bind, der indeholder næsten en kvart million sider, og som optager cirka 60 hyldemeter i Rigsarkivets nye magasiner. Toldbøgerne er for det meste smukt og solidt indbundne og nydeligt skrevet med de forskellige århundreders varierende håndskrift. Regnskaberne er ført på Øresunds Toldkammer af hensyn til dokumentation af de præcise indtægter ved sundtolden. Øresundstoldbøger er bevaret for 1497, 1503, 1528, 1536-48, 1557-58, 1560 og 1562-69 samt i en praktisk



Side fra øresundstoldregnskabet for 1497, som er det ældste bevarede. De første mange opregnede skippere kom fra den vigtige nederlandske havneby Kampen ved østkysten af den nu afvandede Zuiderzø. Skipperne betalte på denne tid 1 rosenobel, eventuelt 2, for skibets passage.

(Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1497)

Page from the Sound Toll Registers for 1497, which is the oldest preserved record. Most of the first skippers listed came from the important Dutch port of Kampen on the east coast of the now drained Zuiderzee. At this time the skippers paid 1 rosenobel, possibly 2, for the ship's passage.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Registers for 1497)

talt ubrudt række fra 1574 til 1857. De eneste nævneværdige mangler i denne næsten 300 år lange række findes ved årgangene 1632 og 1634 (hvor der tidvis var ret kaotiske forhold på Øresunds Toldkammer) og perioden fra august 1658 til juni 1660 (som følge af de mange problemer under Svenskekrigen).

Hvert års toldbog omfatter regnskab over indtægterne fra sundtolden og i ældre tid tillige et udgiftsregnskab. Bilagene til regnskaberne er som regel kasseret.

Informationsindholdet og indretningen af toldbøgerne ændrede sig en hel del i løbet af den meget lange periode fra 1497 til 1857.

De tre ældste bevarede årgange noterede blot helt summarisk, hvilke skippere (identificeret ved deres navn og hjemsted) der i årets løb var passeret, og hvad de havde erlagt i afgift for deres fartøj. Se for eksempel regnskabet for 1497, hvorfra en side er gengivet hér, og hvor øverste indførsel lyder:⁵ "It[em] Gert Rolluffs[en] aff Camp[en] gaff 1 nobell". I regnskaberne for årene 1536-48 findes desuden anført, om skibene var lastede eller ballastede, og om hvilken størrelseskategori de tilhørte.

Fra 1557 er skipperne grupperet efter deres hjemsteder, og de "vesterske" (det vil sige hollændere, emdere og bremere) tillige efter, om de var ballastede eller ladede. Desuden findes nu datoen for toldbetalingen i Helsingør og navnet på afsejlingshavnen – samt de tidligere opregnede typer af data. Som noget nyt begyndte man nu at fordele indførslerne i

5 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1497 folio 11r. Item betyder: ligeledes eller fremdeles.

afdelinger efter hjemsted, så eksempelvis alle englændere var at finde i samme afdeling i regnskabsbogen.

Fra 1562 opkrævede man også fyrpenge, hvis størrelse var afhængig af skibenes indehavende last, og siden 1567 skulle betales lastpenge, som var en egentlig varetold. Dermed var man nødt til i toldbøgerne at udspecificere hver enkelt ladning. Fra midt i 1660'erne blev det desuden anført, til hvilken havn skipperen agtede sig fra Helsingør.

Dermed havde toldbøgerne fundet det indhold, som vedvarede lige til slutningen i 1857. Standardformuleringen af indførslerne lød som for eksempel følgende for et nederlandsk skib på vej ud af Østersøen den 9. oktober 1689, lastet med korn, boghvede og vedaske:⁶

Jacob Clasen Brandaris af Vliet[and] kom fra Dantzic med

82 Lester Huede a 1 Dr.	82	Dr.
18 Lester Biug a ½ Dr.	9	Dr.
45 Lester Boghuede a 1 Ort	11	Dr. 12 Sk.
10 Lester Vedaske a 1 Ort	2 ½	Dr.
vil til Amsterd[am]		
Fyrpenge	4	Dr.
Lastpenge	104 ½	Dr. 12 Sk.
Summa	108 ½	Dr. 12 Sk.

6 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 9. oktober 1689. Beløbene er anført i daler. Pund er hér (som også i det følgende eksempel) skrevet med det gammeldags lb-forkortelsestegn. Vedaske brugtes til gødningstof eller pudsemiddel.

Et typisk eksempel fra en yngre epoke på en skipper på vej ind i Østersøen med sin ladning er følgende fra den 15. april 1831:⁷

Anthony Brown af London [kom] fra London til Riga med

120.230 æ Sukker	225	- 21
45.409 æ Peber	113 ½	- 2
47.940 æ Bomuld	179 ½	- 14
29.798 æ Caffé	149	
1.558 æ Indigo	11 ½	- 9
3.777 æ Piemént	7	- 4
55 Ox.hd. Øll	5	- 8
1/10 Sk[ip]Pd. Kobbertraad	3	
	691 ½	- 13
Føring	27 ½	- 7
	664	- 6
Fyrp[enge]	4	
	668	- 6

For visse perioder er det desuden muligt at få i hvert fald et indtryk af fartøjernes drægtigheder. Fra omkring 1507 til 1645 opkrævedes en såkaldt skibstold, som betød, at lastede fartøjer på under 30 læsters drægtighed skulle betale 1 nobel, lastede mellem 30 og 100 læster betalte 2 nobler, og lastede skibe over 100 læster erlagde 3 nobler, medens af ballastede fartøjer betales 1 nobel, hvis de var under 100 læster, og 2 nobler, hvis de var større end 100 læster. Fra 1632 til 1644 opkrævede man i Helsingør desuden lygtepenge til forbedring af fyrene. Dette

7 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 15. april 1831. Beløbene er anført i rigsdaler og skilling. Piemént er et ostindisk krydderi. Et oksehoved var en øltønde på et par hundrede liter.

		Toll	Ryg	10
177	Dirck Pieter Swincamp af Antwerpen kom her ved sig til Amsterd., med 200 skid Rugkorn 43 200 skid Hvede 23 1700 fjerne 40 1200 Solanthe 11 1/2 50 skid Kvind 18 2 skid Tørforn 10 1/2 for 116 skid Rugkorn 13 8/10 Tørforn 2 1/2		+5	6
178	Den 8. Aprils. Willem Bloeker af Korn kom her ved sig til Lyngby, med 120 skid Tørforn 6 3/4 Rund sigte Hvede 2 1/2 Hvede 10 1/2 Tørforn 1 1/2			6
178	Den 9. Ditto Cris Hector af Lille kom her ved sig til Lyngby, med 52 skid Tørforn 20 1/2 Rund sigte Hvede 1 1/2 Hvede 2 1/2 Tørforn 1 1/2			29
+2 1/2 178	74. Jacob Euboes af Amsterd. kom her af Amsterd. med 7 skid Hvede, Tørforn 2			2
178	75. Cas. Peter Gulling af Amsterd. kom her ved sig til Lyngby, med Tørforn 2			2

En side i sundtoldregnskabet fra april 1734 med fem nederlandske skippere på vej ind i Østersøen med henholdsvis en blandet last fra Amsterdam, to saltladninger fra Portugal og Frankrig samt to fartøjer i ballast. Disse sidste betalte kun en fast afgift på 2 rigsdaler i fyrpenge.

(Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1734)

A page in the Sound Toll Registers for 1734 with five Dutch skippers on their way in to the Baltic with, respectively, a mixed cargo from Amsterdam, 2 cargoes of salt from Portugal and France, and 2 vessels in ballast. The latter paid only a fixed fee of 2 rix-dollars in lighthouse duty.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Registers for 1734)

var en lille afgift på 2 skilling per læst; men den muliggør altså en ret præcis beregning af fartøjernes læstetal. Også i andre perioder anførte tolderne fartøjernes drægtigheder. Dette gjaldt dansk-norske bl.a. fra 1720'erne til 1740'erne,⁸ og i 1840'erne og 1850'erne anførte man på ny drægtighed i læster eller tons.⁹

Som det er fremgået, opkrævede tolderne ved Øresunds Toldkammer flere forskellige afgifter af de passerende skibe. Alle afgifter er bogført i sundtoldregnskaberne, og tilsammen kaldes de blot for sundtold. I starten var der kun tale om en skibstold af selve fartøjet; men fra 1470'erne forsøgte man sig desuden med en lastetold per læst varer, som udgjorde lasten i skibet. På nogenlunde samme tid begyndte man også at opkræve varetold af særlige varer, nemlig salt, vin og kobber. Og fra 1548 indførte man de såkaldte hundredepenge, det vil sige en afgift på 1 procent af alle andre varers værdi. Tolden på varerne udgjorde snart herefter langt hovedparten af sundtoldens provenu. Således for eksempel i 1707, hvor lastepenge udgjorde 77 procent, tredivtepenge (vinafgiften) 15 procent, fyrpenge 7 procent og øvrige indtægter 1 procent af årets samlede indtægter på 63.298 rigsdaler.¹⁰

Man skal være opmærksom på, at forskellige stæder og nationer til forskellig tid blev behandlet forskelligt med hensyn til sundtoldbetalingen. Billedet er temmelig kompliceret;

men helt fra starten i 1420'erne var en række af Hansestæderne fritaget for sundtold, senere kom nederlænderne til, og indtil 1720 var også svenske ladninger toldfrie. Til tider blev også England, Frankrig og USA behandlet som privilegerede nationer. Derimod betalte alle uden undtagelse altid de beskedne fyrpenge – selv kongens egne undersåtter, som passerede uden ellers at betale told.

Dette sidste forhold gør, at sundtoldregnskaberne paradoksalt nok er en relativt dårlig kilde til belysning af handel og søfart under dansk flag. De danske (og indtil 1814 norske) ladninger opregnes slet ikke i toldbøgerne, og hertil kommer den omstændighed, at en stor del af den danske søfart overhovedet ikke passerede Helsingør. Men de fartøjer, som sejlede gennem Sundet, betalte altså fyrpenge og er derfor kort noteret i sundtoldregnskaberne. For disse som for alle andre indførsler gælder dog det kedelige faktum, at der i regnskaberne ikke er anført fartøjets navn, kun skipperens. Dog er der i årene omkring 1709 anført både fartøjets type og navn, for så vidt angår de svenske, men derimod intet om deres toldfrie ladning.¹¹

Den enkelte skippers betaling af de forskellige afgiftstyper skal indtil 1630'erne ofte findes i forskellige afdelinger af toldbøgerne; men fra da af opførtes alle afgifter vedrørende en bestemt skibspassage samlet på ét sted i protokollen.

8 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger.

9 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger. Drægtighedsangivelser findes desuden i Rigsarkivet, Skibsliste-bøger.

10 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1707.

11 Se fx Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1708 og 1709.



Øresunds Toldkammer rådede fra 1834 over bugserfartøjer i skikkelse af hjuldampere. De opererede dels på Helsingør Red dels i hele Øresund, hvor havarister eller sejlskibe med ugunstig vind kunne blive bugseret mod betaling og derved undgå at tabe kostbar tid. På Emanuel Larsens maleri fra omkring 1850 ses HERTHA i aktion.

(Kopi efter Emanuel Larsen. Handels- & Søfartsmuseet)

From 1834 the customs house had towboats at its disposal in the shape of paddle steamers. They operated partly in the Roads of Elsinore and partly all over the Sound, where damaged ships and sailing ships with unfavourable winds could be towed for a fee and thus avoid losing precious time. In Emanuel Larsen's painting from around 1850 the HERTHA can be seen in action.

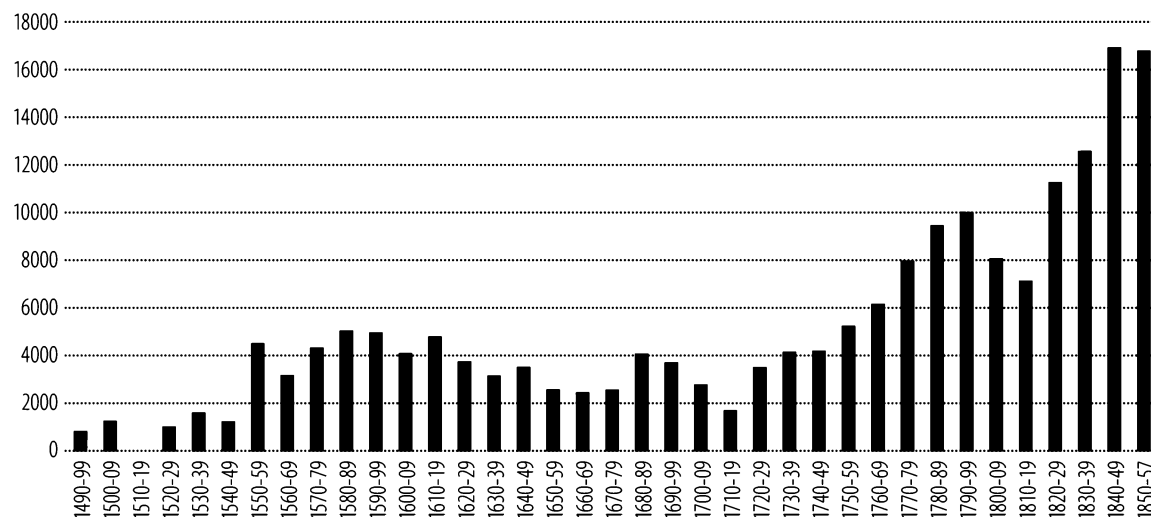
(Copy after Emanuel Larsen. Danish Maritime Museum)

Hver tolder førte fra starten et komplet regnskab, som omfattede alle skibe (dog er i dag som regel kun bevaret ét eksemplar af hvert årsregnskab). Fra 1633 delte man imidlertid opgaverne mellem sig, så hver tolder kun tog sig af en del af de passerende skippere, og der er derfor tre bind sundtoldregnskaber per år. Fra 1667 til 1807 er der kun to bind årligt. Derefter ændredes praksis, og antallet af skibspassager voksede,

så der blev op til tolv bind om året. Fra 1707 ændrede protokollerne udseende, idet man af praktiske grunde begyndte at strege siderne op i mere overskuelige kolonner. Regnskabsperioden var siden 1591 kalenderåret.

Indtil omkring 1600 forekom mange forskellige europæiske møntsorter i regnskaberne, især rosenobler, engeloter og guldgylden; men i øvrigt regnede man i daler. Det må i den

Diagram 1. Skibspassager 1497-1857 (antal, årligt gennemsnit)
Ship's passages 1497-1857 (number, yearly average)



forbindelse holdes in mente, at skillingstallene helt frem til 1857 var i lybske skilling, som var lig 2 danske skilling (styver) – et af mange eksempler på traditionens betydning og vedholdenhed i Øresunds Toldkammer.

Benyttelsen af sundtoldregnskaberne

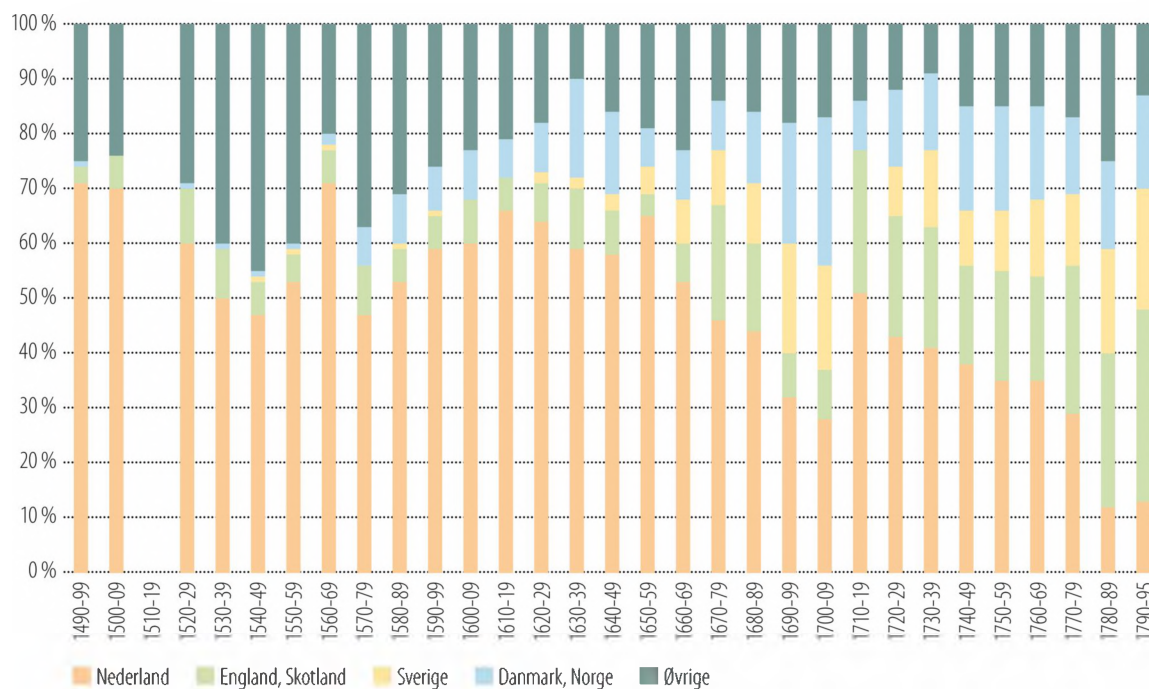
Som allerede antydnet er sundtoldregnskaberne gennem de seneste hundrede år blevet udnyttet ganske flittigt af både udenlandske og danske historikere. Interessen for regnskaberne bunder blandt andet i, at deres oplysninger kan benyttes både til beskrivelse af de lange linjer i søfarten og varehandelen og til detailundersøgelser af eksempelvis en bestemt bys eller skippers sejlads og handel. I det følgende vises nogle enkelte eksempler på sådanne kvantitative undersøgelser.

Øresund var en af verdenshandelens vigtigste ruter, idet dette danske farvand forbandt metropolerne og markederne i vest (først og fremmest Amsterdam og London) med Baltikum (Danzig, Libau, Riga, Narva og Sankt Petersborg med flere), hvor man producerede livsvigtige varer som korn, tømmer og tekstilplanter, og hvor man efterspurgte mange af eksportvarerne fra Vesteuropa og resten af verden, som salt, vin og kolonialvarer.

Et første generelt indtryk af udviklingens lange linjer får man ved simpelthen at se på antallet af skibe, som passerede Helsingør på vej ind i eller ud af Østersøområdet. Denne trend er vist i diagram 1.¹²

¹² Beregnet på grundlag af Degn (2010) s. 142. Bemærk, at før 1560 er kun enkelte år af regnskaberne bevaret.

Diagram 2. Skibspassager 1497-1795 (andele)
Ship's passages 1497-1795 (percentage)



Den stadige vækst i verdenshandelen afspejler sig i det generelt voksende antal fartøjer i Sundet gennem århundrederne. Indtil midten af 1500-tallet lå gennemsnittet på under 1.500 skibspassager om året, medens de i 1840'erne og 1850'erne var vokset til nogenlunde det ti-dobbelte antal. Det største antal skibe, der nogensinde passerede i løbet af et enkelt år, var 21.538, som opnåedes i 1847. Til sammenligning kan nævnes, at i vore dage passerer hvert år 36.000 skibe gennem Øresund og 25.000 gennem Storebælt.

Indlejret i den generelle vækst var naturligvis korttidsvariationer, som eksempelvis

var forårsaget af krige eller andre forhold, som indvirkede negativt – eller positivt – på international søfart. Negativ indvirkning ses tydeligt i diagram 1 for perioderne 1710-1719 (Store nordiske Krig) og 1810-1819 (Napoleonskrigene).

Skibspassagerne kan deles op efter mange forskellige kriterier. Deler man dem efter skippernes hjemsteder, kan tallene præsenteres som i diagram 2.¹³

¹³ Beregnet på grundlag af Degn (2010) s. 149-150. Bemærk, at før 1560 er kun enkelte år af regnskaberne bevaret.

Tabel 1. Skibspassager 1815-1850 (andele i procent)
Ship's passages 1815-1850 (percentage share)

	1815-1824	1825-1834	1835-1844	1845-1850
Nederlandene	7	7	7	8
England	32	34	26	30
Preussen	14	17	18	14
Sverige	16	10	9	11
Norge	8	10	12	13
Danmark	8	7	8	7
Øvrige	15	15	20	17

Det er bemærkelsesværdigt, at kun en håndfuld nationer tegnede sig for en meget stor del af trafikken. I middelalderen havde Hanse-stæderne spillet en meget vigtig rolle. Men fra 1500-tallet og indtil slutningen af 1600-tallet var over halvdelen af alle skibe i de bevarede sundtoldregnskaber nederlandske, i visse perioder kom deres andel helt op på 80 procent af den samlede trafik gennem Sundet. Endnu i første halvdel af 1700-tallet spillede denne nation en afgørende rolle, men efter at have tabt tre handelskrige mod England 1652-74 begyndte Nederlandenes andel at falde, så den for eksempel i årene 1833-38 lå på bare 6 procent af den samlede trafik.¹⁴ Men i 1600-tallet, Nederlandenes gyldne århundrede, var østersøhandelen så vigtig for nederlænderne, at de kaldte den for al handels moder.

En anden særdeles vigtig nation var englænderne (og skotterne). Deres andel af sejladserne voksede støt gennem 1500-, 1600- og

1700-tallet til knap en tredjedel – et niveau, som de stadig fastholdt i 1830'erne.

Fra midten af 1600-tallet spillede svenskerne en rolle, men var dog helt fraværende i sundtoldregnskaberne under Store nordiske Krig 1709-20.

Udviklingen efter Englænderkrigen kan for de vigtigste søfartsnationers vedkommende ses i tabel 1, som opregner de relative forskydninger imellem nationerne.¹⁵

I modsætning til de sidste årtier af 1700-tallet var i perioden 1815-1850 den nederlandske andel af skibspassagerne faldet, selv om der sejlede lige så mange nederlandske skibe gennem Sundet som før. Den engelske andel holdt sig derimod oppe på omkring en tredjedel. Samtidig så man, at den nye stormagt Preussens søfart var vokset frem med stærk fart, hvorimod svensk, norsk og dansk sejlads til sammen kun tegnede sig for cirka hver tredje passerende fartøj.

¹⁴ Beregnet ud fra C. F. Holm, *Bidrag til Sundtoldens Historie*, 1855/1975, s. 182.

¹⁵ Adolph Frederik Bergsøe, *Den danske Stats Statistik*, bd. 2, 1853, s. 378-379.

Tabel 2. Østgående (alle nationer) kom fra (procentuel fordeling)
Eastbound (all nations) came from (distribution in percent)

Kom fra	1583	1633	1683	1733	1783	1833
Danmark	1	4	1	2	1	2
Norge	17	11	10	11	9	13
Sverige	1	3	7	11	15	3
England, Skotland	6	12	16	19	31	47
Nordvesttyskland	11	4	6	4	4	4
Nederlandene	56	55	45	40	21	17
Frankrig	4	9	10	9	7	7
Portugal	5	1	3	2	4	2
Øvrige	1	1	2	2	8	6
Passager i alt	2.731	1.750	2.196	2.299	5.738	(5.360)

Tabel 3. Vestgående (alle nationer) kom fra (procentuel fordeling)
Westbound (all nations) came from (distribution in percent)

Kom fra	1583	1633	1683	1733	1783	1833
Lübeck, Mecklenburg, Stralsund	10	8	4	4	4	5
Pommern, især Stettin	3	6	4	7	3	5
Vestpreussen, især Danzig	63	36	22	21	8	13
Østpreussen, især Königsberg og Memel	10	17	13	8	32	23
Riga	5	10	17	10	13	16
Estland, især Narva	0	2	10	13	3	2
St. Petersborg	-	-	-	6	8	15
Sverige	1	5	14	17	11	12
Danmark	5	12	11	10	9	7
Øvrige	3	4	5	4	9	2
Passager i alt	2.640	1.846	2.165	2.284	5.564	(5.644)

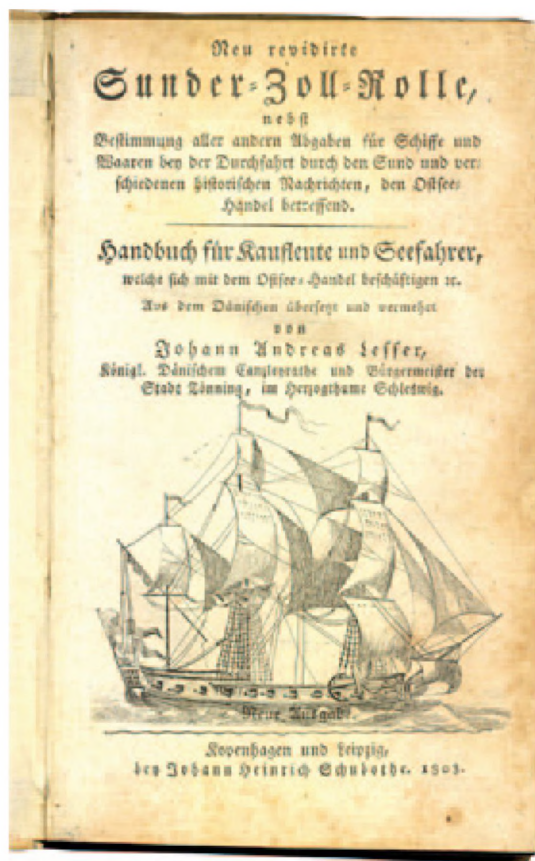
Et andet spørgsmål end hjemhavnen var, hvorfra og hvortil skipperne sejlede. En række tilfældigt udvalgte år med et halv århundrede imellem illustrerer udviklingen i sejlads mønstrene, der fremgår af tabel 2 og tabel 3.¹⁶

De østgående sejlads var for størstedelens vedkommende afsejlet fra nederlandske havne, som endnu i slutningen af 1600-tallet tegnede sig for næsten halvdelen af alle sejlads. I slutningen af 1700-tallet blev dog i stedet de engelske og til dels skotske havne vigtigst som afsejlingssteder, og de blev langt de vigtigste imod slutningen. Desuden var en pæn andel af skibene kommet fra svensk eller norsk havn.

For de vestgåendes vedkommende var Hansestædernes betydning som udskibningshavne i markant tilbagegang. I stedet tiltog havnene i fjernere dele af Østersøen klart i betydning, for eksempel Königsberg i Østpreussen og navnlig Sankt Petersborg i Rusland. Derudover var en hel del skibe afsejlet fra svenske og danske havne øst og syd for Helsingør.

En omstændighed, som mange mennesker i vore dage bliver overrasket over, er, at skibsfarten lå praktisk talt stille om vinteren. Hverken skipper eller reder ønskede at risikere skade på fartøj eller den indehavende last i det hårde nordeuropæiske vintervejr, og i tilfælde af egentlig isvinter var det simpelthen umuligt at sejle. Diagram 3 viser årstidsvariationen ved Helsingør 1751-55, som var ganske typiske

16 Beregnet ud fra Nina Bang og Knud Korsts tabelværk, og for 1833 ud fra en 10 procents stikprøve fra Rigsarkivet, Øresundstoldbøger.



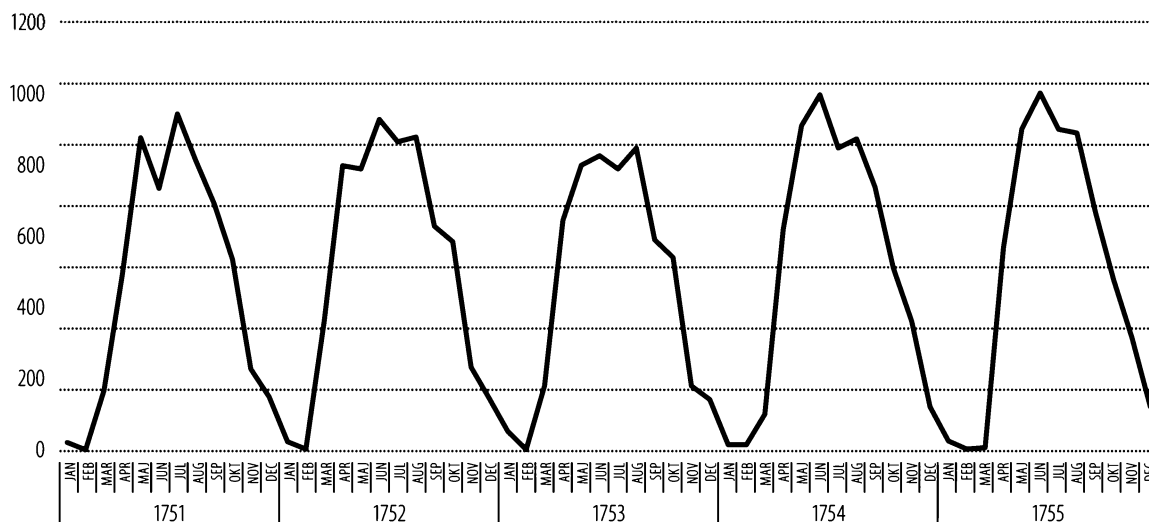
De danske myndigheder offentliggjorde kun nødtvungent toldtarifferne. Derfor fremkom i stedet en masse privat udgivne håndbøger, som på forskellige sprog vejledte om forretningsgange og takster i Helsingør. Her ses titelblad i en sådan tysksproget publikation fra 1803.

(Rigsarkivet, Øresunds Toldkammer, Toldruller og tariffer m.m. 1645-1842)

The Danish authorities only made the customs tariffs public if they had to. For that reason a large number of private handbooks were published which in various languages offered guidance on the procedures and tariffs in Elsinore. The illustration shows the title page of just such a German publication from 1803.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Chamber, Customs Rolls and Tariffs etc. 1645-1842)

Diagram 3. Skibspassager pr. måned 1751-1755
Ship's passages per month 1751-1755



år.¹⁷ Skibsfarten lå ofte praktisk talt stille i månederne januar og februar, medens trafikken toppede i juni, juli og august. Dette mønster holdt sig helt til sundtoldens afskaffelse, selv om hårde og milde vintre naturligvis havde indflydelse på vinterpausens varighed.

I for eksempel den hårde vinter 1600/1601 passerede en rostocker 15. januar 1601 på vej til Bremen med en last mel og øl, men han var også den eneste i hele januar kvartal det år.¹⁸ Et andet eksempel var vinteren 1709/1710, hvor der passerede skibe forbi Helsingør indtil 2. januar 1710 – det sidste kom forsigtigt listende fra Malmö på

vej til Uddevalla – men derefter lå skibsfarten helt stille. Sund og bæltet var tillagte, isens tykkelse i Øresund blev målt til 27 tommer (70 cm), og endnu i april gik man over isen til Skåne. Efter at den endelig var brudt op, kom de første skibe til Helsingør 21. april 1710.¹⁹ Endnu så sent som under den hårde vinter 1837/1838, hvor Sundet frøs til midt i januar, var dette et stort problem for skibsfarten. I januar passerede kun 12 skibe Helsingør og i februar kun 1 – to måneder udgør i tid 17 procent af året, men de 13 skibe udgjorde kun knap 1 promille af årets 13.983 passerende fartøjer.²⁰

17 Beregnet på grundlag af Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1751-1755.

18 C. I. H. Speerschneider, *Om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690-1860*, 1915, s. 75; Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1601.

19 Speerschneider (1915) s. 85-86; Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1709 og 1710.

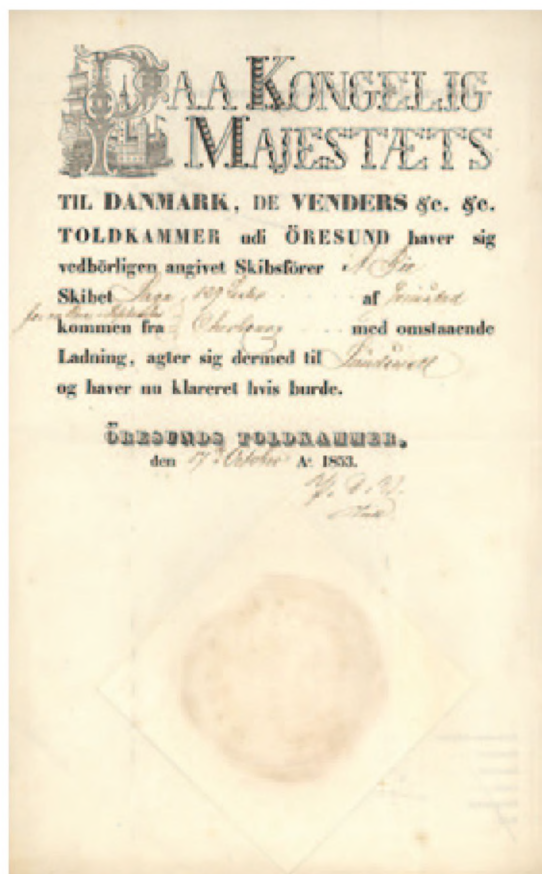
20 Speerschneider (1915) s. 113-114; Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1838.

En anden form for årstidsvariation havde at gøre med retningen og tillastningsgraden af de passerende skuder. Når skibsfarten kom i gang igen om foråret efter vinterpausen, så man typisk store flåder af ballastede skibe på vej ind i Østersøen for at hente områdets produkter. Enkelte dage kunne det dreje sig om sneisevis af fartøjer.

Lad os tage første halvår af 1740 som eksempel.²¹ Efter at der i første halvdel af januar kun havde passeret 10 skibe, havde alt ligget fuldstændig stille fra midten af januar. Det var en ualmindelig streng vinter i hele Europa, og Øresund frøs til, så man i januar og februar kunne køre over det med fragtvogne.²² Skibsfarten kom først i gang igen i midten af marts måned. De fleste var da østgående nederlændere, og disse ankom typisk i store eskadrer. Fra 23. april til 3. maj passerede den første sådanne gruppe på tilsammen 158 fartøjer; den anden, som var på 213 skibe, blev noteret i sundtoldregnskaberne fra 19. til 23. maj; den tredje gruppe på 196 fartøjer passerede mellem 5. og 15. juni; og endelig kom den fjerde, der omfattede 214 skibe, i dagene fra 21. til 29. juni. Det er værd at bemærke, at foruden de nævnte 781 fartøjer i de store eskadrer passerede i hele første halvår 1740 kun så få som 59 nederlændere med østgående kurs. (Samme halvår sejlede 358 nederlandske skippere i vestgående retning, af hvilke den første passerede den 13. april 1740). Det højeste antal østgående nederlændere på en enkelt dag i det

²¹ Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1740.

²² Speerschneider (1915) s. 89-90.



Når en skipper havde ordnet alle formalia i forbindelse med toldklareringen, fik han som bevis herpå udleveret et såkaldt øresundspas, der kunne bruges som dokumentation over for toldmyndigheder i destinationshavnen eller andetsteds.

(Handels- & Søfartsmuseet)

When a skipper had taken care of all the formalities connected with customs assessment he was issued with a so-called Sound Pass as proof of this. It could be used as documentation for the customs authorities in the port of destination or elsewhere.

(Danish Maritime Museum)

halvår oplevede man i Helsingør den 29. april, hvor de fortravlede embedsmænd ved Øresunds Toldkammer måtte ekspedere 177 skipper, hvoraf dog de 82 sejlede udelukkende med ballast. Det højeste antal skibspassager for alle nationer tilsammen i en uge – fra 21. til 27. juni 1740 – var 449 eller 64 i gennemsnit om dagen. Næsten halvdelen var nederlændere, men også to store britiske eskadrer bidrog væsentligt, begge var på 36 skibe, og alle disse var østgående på nær et skib, en fjerdedel sejlede i ballast. Selv om der således var tale om ganske mange skipper på én gang, var deres ekspedition ved Øresunds Toldkammer dog nem, idet ballastere i de fleste perioder blot skulle betale hver deres 2 rigsdaler i fyrpenge. Som overordnet eksempel kan tjene de næste 17.000 nederlandske skibe, der passerede gennem Sundet 1784-1795. Af disse sejlede 32 procent i ren ballast, 5 procent var delvist ballastede, og 62 procent sejlede uden ballast, altså med en fuld vareladning om bord.²³

Var vinden gunstig, har ballastede skibes ophold ved Helsingør været ganske kortvarigt, for eksempel en times tid. Senere ville de selv samme skipper vende tungt lastede tilbage i modsat retning – og således demonstrere det meget forskellige tonnagebehov for de vestgående og de tre gange så omfangsrige østgående varestrømme.

Lad os som eksempel på nogle af de mange detailstudier, der kan drives ved at dykke

yderligere ned i de originale sundtoldregnskaber, betragte et par enkelte skipperes sejladser i slutningen af 1700-tallet: Den ene stærkt regelmæssig i sin færden og den anden mere uforudsigelig.

Den ene skipper var Broer Nannings, der havde hjemme i Amsterdam, og som havde specialiseret sig i at hente trælast i den russiske udskibningshavn Narva (i Finske Bugt i vore dages Estland). Med ind i Østersøen havde han næsten aldrig nogen varer med. Det noget enerverende mønster fremgår af tabel 4.²⁴

Sundtoldregnskabernes oplysninger om sejladser kan naturligvis suppleres ved hjælp af mange udenlandske kilder. Som et enkelt eksempel skal blot nævnes, at i arkivet efter waterskouten – mønstringsbestyreren – i Amsterdam kan man konstatere følgende.²⁵ Broer Nannings sejlede på Narva som fører af skibet HENDRIK EN NICOLAAS, som var ejet af Frederik van der Valk en Ten Nuijs & Co., og hvis besætning på 16 mand er opregnet med navne og hyrer.

En mere varieret praksis blev de samme år udfoldet af skipper Vitje Jelles, som havde hjemme i den vigtige russiske havneby Riga (i vore dages Letland). Hans forholdsvis afvekslende sejladser og handelsmønster fremgår af tabel 5.²⁶

For begge de to skipperes vedkommende er der blot tale om nogle få mere eller mindre

23 Hans Christian Johansens database over øresundstoldbøgerne 1784-1795. Jævnfør Hans Christian Johansen, *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*, 1983.

24 Som note 23. Sparrer er tømmerstokke.

25 Jeg takker Jeroen van der Vliet, Digitaal Erfgoed Nederland, Den Haag, for disse oplysninger.

26 Som note 23. St. Martin ligger i England. Dehler er planker, vognskud er egetræsbrædder.

Tabel 4. Broer Nannings' sejladsler 1784-1788***Broer Nannings' sailing trips 1784-1788***

Dato	Fra	Til	Last
Maj 1784	Oostende	Narva	Ballastet
Juli 1784	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1785	Amsterdam	Narva	Ballastet
Juni 1785	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Juli 1785	Amsterdam	Narva	Ballastet
August 1785	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1786	Amsterdam	Østersøen	Ballastet
Juni 1786	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
August 1786	Amsterdam	Østersøen	Ballastet
August 1786	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1787	Amsterdam	Østersøen	Ballastet
Juni 1787	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1788	Amsterdam	Narva	Eddike, fransk og portugisisk vin
Juni 1788	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer

Tabel 5. Vitje Jelles' sejladsler 1784-1787***Vitje Jelles' sailing trips 1784-1787***

Dato	Fra	Til	Last
Maj 1784	Amsterdam	Riga	Ost, blommer, kandis, kramvarer
Juli 1784	Riga	Zieriksee	Stangjern, hamp
September 1784	Middelburg	Østersøen	Ballastet
Oktober 1784	Riga	Brügge	Hørfrø, fin hør, spir, skibsmaster
Maj 1785	Amsterdam	Riga	Ost, tobak, kramvarer
Juli 1785	Riga	Middelburg	Stangjern, hamp
September 1785	Middelburg	Østersøen	Kramvarer
December 1785	Riga	Bordeaux	Havre, fin hør, jern, hamp, blå
Januar 1786	Amsterdam	Riga	Kramvarer
Juni 1786	Riga	Amsterdam	Hørfrø, hampfrø
August 1786	Bordeaux	Riga	Ris, sukker, kaffe, fransk vin og brændevin, vineddike
December 1786	Riga	St. Martin	Planker, skudeplanker, dehler, sparrer, bådsmaster, spir
Maj 1787	St. Martin	Riga	Salt
Juli 1787	Riga	Amsterdam	Vedasker, hamp, blå
Oktober 1787	Amsterdam	Riga	Figner, gryn, kandis, kaffe, tobak, bomuldsgarn
December 1787	Riga	Oostende	Bjælker, vognskud

tilfældigt udvalgte års indførsler i sundtoldregnskaberne. Både Broer Nannings og Vitje Jelles fortsatte år efter år i samme spor som de hér skitserede. Man kan i regnskaberne finde tusinder af deres kolleger med hver deres særpræg, men alligevel repræsenterende typiske mønstre for sejlads og handel.

Varetransporten

Efter indførelsen af varetold begyndte tolderne i øresundstoldregnskaberne at indføre oversigter over de passerende skibsladninger, som der skulle betales told af. Detaljeringsgraden blev temmelig høj. Som eksempel kan – foruden de allerede citerede – tjene et yngre, nemlig W. Shepherd fra Hull, som 19. oktober 1853 kom fra hjemhavnen med sit skib, der havde en tonnage på 376 tons, på vej til Sankt Petersborg.²⁷ Han medbragte 256.000 pund bomuld, 13.500 pund bomuldsgarn, 10.000 pund stål, 96 skippund lærred, 5.200 pund kastanjer, 46 tons kul, 50 tons bly og uspecificerede købmandsvarer til en værdi af 5.034 daler.

Alene for perioden før 1783 findes mere end 1.000 forskellige varesorter nævnt i sundtoldregnskaberne.²⁸

Ser vi på perioden umiddelbart efter, var de vigtigste madvarer, der importeredes til Baltikum, sild, vin, sukker, kaffe og tobak.²⁹ Hovedparten af tønderne med sild kom fra den svenske vestkyst, medens vinen hovedsagelig kom fra Bordeaux. Den helt dominerende uor-

ganiske vare, som sendtes ind i Østersøen, var salt fra England og Portugal. Den modsatte vej gik store mængder af talg og andet animalsk fedt (til brug ved belysning, smøring og sæbefremstilling), hørfrø, hvede og rug. Kornet udskibedes typisk fra Königsberg til Amsterdam. De vigtigste uorganiske varer fra Baltikum var jern fra Rusland og Sverige samt potaske (til brug ved blegning af tekstiler). Af stor betydning i den vestgående handel var endvidere hør og hamp, men endnu vigtigere var tømmer og anden trælast, hvor man skelnede mellem 111 forskellige sorter lige fra kæmpestore bjælker til små tøndestaver, navnlig udskibet fra steder som Stockholm, Gävle, Helsingfors, Viborg, Sankt Petersborg, Narva, Riga, Memel (vore dages Klaipeda) og Danzig. Denne fordeling mellem varegrupperne bestod nogenlunde uændret lige til øresundstoldens afskaffelse i midten af 1800-tallet.

Der var dog langtfra tale om balance mellem de varestrømme, som førtes mod øst, og dem, der sejlede mod vest. Med toldbetalingen som indikator bliver billedet som følger. I det for sin epoke typiske år 1640 betalte de østgående skibe i alt 148.000 rigsdaler og de vestgående i alt 258.000 rigsdaler, altså henholdsvis 36 procent og 64 procent. I 1707 betalte de østgående nederlændere 12.000 rigsdaler mod de vestgåendes 20.000 rigsdaler, henholdsvis 38 og 62 procent.³⁰ Og 1851-53 erlagde i årligt gennemsnit alle østgående tilsammen 1.183.000 rigsdaler, men de vestgå-

27 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 19. oktober 1853.

28 Nina Bang og Knud Korsts tabelværk (se note 40).

29 Som note 23.

30 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1707.



Allegori over Øresund og øresundstolden som Danmarks rigdomskilde. Personerne er havguden Poseidon med trefork og gudernes frugtbare moder Kybele med overflødhedshorn. Den stærke løve bevogter det hele, blandt andet havets frugter, og i baggrunden ses skibsfarten ved Kronborg. Maleri af Isaac Isaacsz, 1622.

(Statens Museum for Kunst, deponeret på Kronborg)

An allegory on the Sound and the Sound Toll as the source of Denmark's wealth. The figures in the picture are Poseidon, the god of the sea, with his trident, and Kybele, the fertile mother of the gods, with her cornucopia. The strong lion is guarding everything, including the fruits of the sea, and in the background is the ship's traffic at Kronborg. Painting by Isaac Isaacsz, 1622.

(The National Gallery of Denmark, on permanent loan to Kronborg)

ende 921.000 rigsdaler,³¹ eller henholdsvis 56 og 44 procent. Forklaringen på uligheden er, at især i ældre tid gik en stor del af sejladserne i ballast ind i Østersøen, medens fartøjerne som regel var godt tilladede, når de sejlede ud fra Baltikum, men denne udvikling vendte i 1800-tallet.

Tager vi 1720'erne som eksempel, gik 40 procent af alle østgående fartøjer i ballast, og 60 procent var ladede.³² Blandt de vestgående var billedet derimod helt anderledes, idet kun 6 procent gik i ballast og 94 procent med last. For de nederlandske skippere var forskellen endnu mere udpræget, da disse på vej ud fra Østersøen kun gik i ballast i 0,5 procent af tilfældene. Stort set alle fartøjer, som passerede Helsingør i ballast i vestgående – eller rettere nordgående – retning var danske eller svenske i indenrigsfart.

Mellem de allerede nævnte dominerende varesorter finder man rundt om i regnskaberne også meget mere specielle varer nævnt. For eksempel passerede i 1526 fra Bergen et skib med 180 bådsfolk om bord, som sandsynligvis var mandskab på vej til orlogsflåden i København. Fra England kom i flere omgange lejetropper, og der importeredes en hel del kanoner; men der kom også en dag et engelsk fartøj med noget så fredeligt som 36 par silkestrømper og 25 silkenattrøjer. En anden fredens vare var de mange skriveskriver, som til stadighed blev eksporteret fra Østersøområdet til Vesteuropa.

I 1534 er det noteret, at tolderen i Helsingør til kong Christian den Tredje indkøbte en lille grøn papegøje og en marekat for 23 guldgylden. Fra Spanien passerede, foruden en masse salt, eksotiske varer som mandler, ris, rosiner, peber, citroner, figner, kastanjer og kork. Og man kan i sundtoldregnskaberne se, at da svenskekongen Carl den Tolvte var faldet foran den norske grænsefæstning Frederikshald i 1718, blev der sendt en obelisk derop, for at man kunne få rejst det mindesmærke, som stadig står på stedet.

Toldindtægterne

De danske konger har naturligvis været interesseret i, at så mange fartøjer som muligt sejlede gennem Øresund; men monarkernes egentlige interesse har været rettet mod, hvad skibene betalte i sundtold. En oversigt derover findes i diagram 4.³³

Udviklingen er kun delvis parallel med udviklingen i antallet af skibspassager (se diagram 1). Således blev den kraftige og vedvarende vækst i toldprovenuet fra 1560'erne brat afbrudt ved toldreformen i 1645 med de voldsomme nedsættelser af toldtaksterne. Også under Englænderkrigen 1807-1814 oplevede man opbremsning af ellers stedse stigende toldindtægter. Den samlede indtægt af sundtolden var i enkelte år lige inden 1645 nået op på en halv million rigsdaler om året. Dette niveau nåedes imidlertid først igen i 1780'erne, hvorefter den voksende skibsfart betød, at toldprovenuet ved

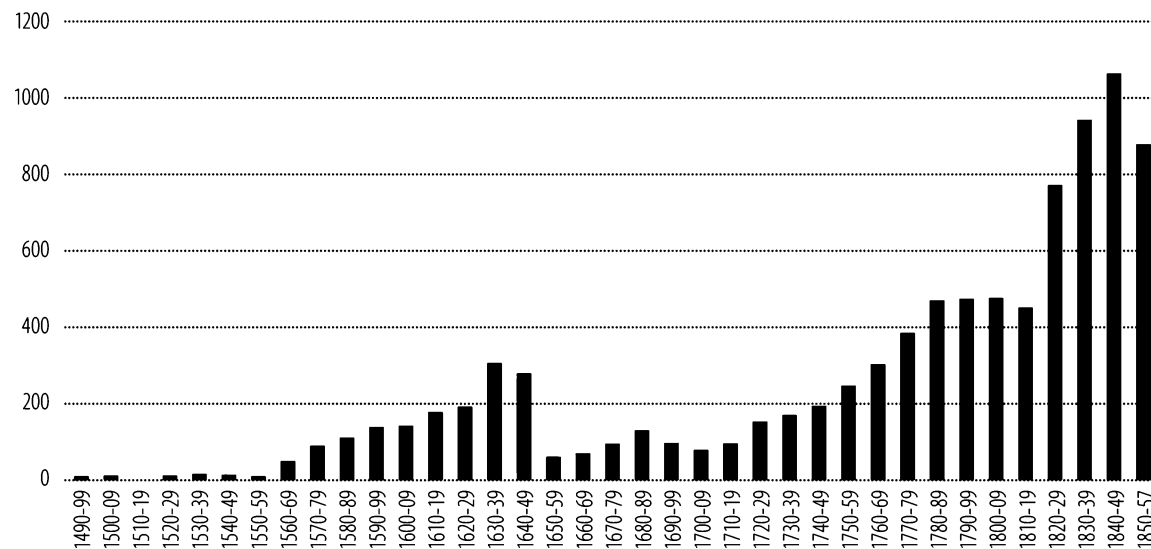
31 Marcus Rubin, "Suntoldens Afløsning", i *Historisk Tidsskrift*, 7. rk. 6. bd., 1905, s. 242-243.

32 Nina Bang og Knud Korsts tabelværk.

33 Beregnet på grundlag af Degn (2010) s. 142. Bemærk, at før 1560 er kun enkelte år af regnskaberne bevaret.

Diagram 4. Toldindtægter 1497-1857 (årligt gennemsnit)
Customs revenues 1497-1857 (yearly average)

– i 1000 rdl.



midten af 1800-tallet nåede op på omkring en million rigsdaler årligt.

Sundtoldregnskaberne kildeværdi

Da der jo er tale om et toldregnskab, må man nødvendigvis overveje værdien af oplysningerne deri: Er de anførte informationer korrekte? Er alle skibe med? Er ladningerne korrekt registreret?

Hvad angår skibspassagerne, er der almindelig enighed blandt historikerne om, at alle er noteret. Det var praktisk talt umuligt at snige sig forbi slottet og vagtskibet ved Helsingør uden at blive opdaget, og hvis skipperen lyk-

kedes med det, ville han som regel blive afsløret, når han passerede næste gang.

Man kunne ganske vist sejle gennem Storebælt; men kun få skipperne valgte den rute, da den var vanskelig at besejle, og da der også lå vagtskib og blev opkrævet passagetold ved Nyborg. Lillebælt var derimod i praksis næsten umuligt at sejle igennem for fremmede som følge af det krogede og strømplagede løb. Strømtoldens takster var de samme som sundtoldens. Fra Storebælt er regnskaber bevaret for perioden 1701-1748, og det viser sig, at der hér altovervejende var tale om dansk-norske skibe i indenlandsk fart; disse tegnede

sig for 87 procent af alle bæltpassager. Trafikken gennem Storebælt på denne tid udgjorde kun 502 passager i årligt gennemsnit, medens den i Øresund lå på 3.291 gennemsejlinger.³⁴ I 1725 sejlede 486 skippere gennem Storebælt, heraf var 319 hjemmehørende i Danmark, 103 i Norge, 3 i Sverige og 61 i nordtyske havnebyer. De fleste danskere havde hjemme i Nakskov, Korsør, Skagen og Odense. De hyppigst forekommende afsejlingshavne var Lübeck, Bergen, Nakskov og Aalborg.³⁵ Omkring 1850 udgjorde sejladsen gennem Storebælt cirka 2.000 passager om året, overvejende i form af småfartøjer med korn til Norge og England, men en fjerdedel i ballast. Strømtolden gav således kun et par procent af sundtoldens provenu, og Lillebælt tegnede sig kun for en halv snes procent af strømtolden.³⁶ Heller ikke Ejderkanalen, som fra 1784 muliggjorde sejlads mellem Nordsøen og Østersøen, frembød noget væsentligt alternativ til sundpassagen.

Er øresundstoldregnskaberne – eventuelt suppleret med strømtoldregnskaberne – en glimrende kilde til selve skibsfarten, er det mere problematisk at anvende regnskaberne som kilde til varetransporten. Smugleri er naturligvis forekommet for at slippe så billigt som muligt hos de danske toldere. Dette har heller ikke været så forfærdelig vanskeligt, da

tolderne som regel ikke visiterede skibene, men foretog toldbehandlingen som rent skrivebordsarbejde ud fra de officielle ladningsdokumenter i form af konnossementer og lignende, som skipperen medbragte og fremviste. Tolderne har naturligvis været opmærksomme på muligheden af svigagtig angivelse fra skipperne, og i påkommende tilfælde er toldvisitøren gået om bord og har eftersat fartøjet. Eksempelvis skete dette i 1753 ved hvert tredje af årets i alt 1.442 skibe.

Et enkelt konkret eksempel på svig vedrørte Benjamin Stevens af London, som den 24. juni 1738 kom fra sin hjemhavn på vej mod Riga, og som angav, at hans skib kun var ballastet. Alligevel gik visitøren om bord på det opankrede fartøj, og han fandt 81 $\frac{2}{3}$ skippund kobberrødt (vitriol), 13 $\frac{1}{2}$ skippund tin, en kiste vinduesglas, et anker øl i flasker og for 104 rigsdaler blandede kramvarer, foruden for yderligere 25 rigsdaler glas til vinduer. Sikkert med tilfredshed har tolderne herefter kunnet bogføre en toldindtægt fra den lumske englænder på 23 rigsdaler og 12 skilling.³⁷

Historikernes konfrontation af sundtoldregnskabernes enkeltoplysninger med andet kildemateriale – som for eksempel havne- og toldregnskaber fra en given ladnings afsejlings- eller destinationshavn – har vist, at selv om tolderne var lige så røgede, som skipperne var spegede, mangler i sundtoldregnskaberne i en række tilfælde hele eller dele af varepartier, som vitterlig vides at være passeret forbi

34 Aksel E. Christensen, "Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zu seiner Beurteilung", i *Hansischen Geschichtsblättern*, 59. Jahrgang, 1934, s. 61-65.

35 Thomas B. Bang, "Øresundstolden", i Bering Lisberg, red., *Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage*, bd. 1, 1919, s. 759-760.

36 Bergsøe (1853), s. 376-377.

37 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 24. juni 1738.

Helsingør.³⁸ Det præcise omfang af unddragelserne lader sig naturligvis ikke fastslå.

Sundtoldregnskaberne oplysninger om varetransporten må altså tages med et vist forbehold, idet de ikke er fuldstændige, men dog alligevel giver et nogenlunde billede af de varer, som udveksledes mellem Baltikumområdet og vesten. Hvad der er anført i regnskaberne er sandsynligvis korrekt, men ikke fuldstændigt dækkende.

Moderne udgaver af sundtoldregnskaberne

Den internationale interesse i øresundtoldregnskaberne forskningspotentiale betød, at man i slutningen af 1890'erne gik i gang med at arbejde på en trykt udgave af tabellariske sammendrag af regnskaberne. En fuldstændig kildeudgave indeholdende alle de detaljerede oplysninger om alle 1,8 millioner passerende skibe var helt og aldeles udelukket på daværende tidspunkt og længe derefter.³⁹ Det kolossale manuelle arbejde med at ekscerpere regnskaberne og opstille de mange komplicerede tabeller blev ledet af historikeren Nina Bang (1866-1928) og efter hendes død af nationaløkonomen Knud Korst (1894-1962). Arbejdet resulterede efterhånden i udgivelsen af syv bind på tilsammen 4.000 sider i stort format og spækket med tal og tabeller. Værket udkom i årene fra 1906 til 1953 under samletitlen *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-*

1783.⁴⁰ Tabellerne var delt op i perioden før 1660 og 1661-1783 og inden for hver periode i separate bind om skibsfarten og om varetransporten. Carlsbergfondet finansierede arbejdet med perioden frem til 1660, men måtte have hjælp fra en international indsamling for at kunne klare den følgende periode også.

Der er som nævnt i den trykte udgave tale om tabellariske sammendrag af sundtoldregnskaberne enkeltoplysninger, så man kan i tabelværket ikke finde de enkelte skipper eller deres ladninger – kun de sumtal, hvori de indgår. Tabelværkets udgivere har også valgt ikke at behandle skibenes destinationshavne. Værket går endvidere kun indtil 1783, så nåede man ikke længere med den uhyre arbejdskrævende opgave. For varehandelens vedkommende bringes endda kun tabeller over alle varer hvert tiende år, medens der for de mellemliggende år kun er tal for de vigtigste varesorter. En billedscannet version af hele det store tabelværk findes på www2.tresoar.nl/digicollectie/item.php?object=10&item=1.

Straks efter fremkomsten blev tabelværket kritiseret, dels for at Nina Bang fejlagtigt mente, at hjemstedet i sundtoldregnskaberne referede til fartøjets hjemhavn (hvor det rettelig var skipperens hjemsted, der er tale om), dels for at de originale regnskaber mange

38 Seneste eksempel er Klas Rönnbäck, "The Sound Toll Chamber Commodity Records. Estimating the Reliability of a Potential Source for International Trade History", i *International Journal of Maritime History*, 22, 2010, s. 229-238.

39 Fx Christensen (1934), s. 138.

40 *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*, udg. Nina Ellinger Bang og Knud Korst. Bd. 1: *Tabeller over Skibsfarten, 1906*, bd. 2A-2B: *Tabeller over Varetransporten, 1922-1933*. – *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebælt 1701-1748*, udg. Nina Ellinger Bang og Knud Korst. Bd. 1: *Tabeller over Skibsfarten, 1930*, bd. 2:1-2:3: *Tabeller over Varetransporten, 1939-1953*.

Sundtoldregnskaberne, hér 1734, opbevares i syrefri arkivæsker, som sikrer de uerstattelige arkivalier mod støv, lys og slitage. De originale regnskaber ekspederes normalt ikke frem til brug på læsesalen, i stedet må man benytte kopier i form af film eller scanninger.

(Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1734)

Sound Toll Registers, in this case from 1734, are kept in acid-free archive boxes, which protect the irreplaceable records from dust, light and wear and tear. The original registers are not usually sent in to be looked at in the reading room, instead copies are provided in the form of films or scanned copies.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Registers for 1734)



detaljer og stedvis komplicerede optegnelser ikke kunne gengives korrekt i den stramme tabelform, navnlig ikke for varetransportens vedkommende, hvor en ikke uvæsentlig grad af fortolkning og bearbejdelse indgik fra udgivers side.

Trods det store tabelværks begrænsninger er det blevet kendt viden om – ja, nogle forskere tror ligefrem, at det er en egentlig kildeudgave af sundtoldregnskaberne, så de originale toldbøger ikke indeholder flere eller mere detaljerede oplysninger! – og utallige videnskabsmænd verden over har trukket på tabelværkets data.

Med den elektroniske databehandlings fremkomst åbnede der sig imidlertid helt nye muligheder for at bearbejde omfattende infor-

mationsmængder, og sundtoldregnskaberne egnede sig fortræffeligt med deres skematiske, for det meste kolonneopstillede informationer. Den økonomuddannede historiker Hans Christian Johansen (født 1935) tog derfor initiativ i begyndelsen af 1970'erne til – ved hjælp af kodeark og hulkort – at få etableret en database indeholdende alle oplysninger om de 118.933 skibe og ladninger, som passerede gennem Øresund 1784-1795. Hans Christian Johansen har selv analyseret materialet og publiceret resultaterne deraf, og desuden findes en lang række detaljerede tabeller i form af mikrofiches som bilag til bogen.⁴¹ Grunddata er frit tilgæn-

41 Johansen (1983).

gelige på www.let.rug.nl/welling/sont eller ved henvendelse til Dansk Data Arkiv.⁴²

Sound Toll Registers Online

Som nævnt i indledningen arbejdes der netop nu i Nederlandene på at skabe en database, som skal indeholde intet mindre end alle data om alle skibe, der er registreret i sundtoldens regnskaber 1497-1857, og om alle deres ladninger, for så vidt disse er registreret i regnskaberne. Initiativet er taget af Rijksuniversiteit Groningen (ved Jan Willem Veluwenkamp) og forskningscentret Tresoar i Leeuwarden (ved Siem van der Woude) i samarbejde med Rigsarkivet i København (ved Erik Gøbel). Finansieringen er helt og holdent nederlandsk, idet Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek har givet en stor bevilling på 1,5 millioner euro. Hertil kommer 0,2 millioner euro fra tre private nederlandske fonds, så det samlede budget er på hele 1,7 millioner euro.

Det praktiske indtastningsarbejde er lagt i hænderne på en såkaldt social arbejdsplads ved navn Breed i Nijmegen, hvor man beskæftiger cirka 50 personer med moderate fysiske handicaps, der arbejder under vejledning af et par nederlandske historikere. Computerskærmene er i dobbelt bredde, så i højre halvdel er et scannet billede af indførslen i de originale sundtoldregnskaber vedrørende en bestemt skibspassage, medens venstre halvdel af skærmen er en inputmaske, som indeholder felter til de forskellige typer af informationer (dato, skippers fornavn, efternavn, hjemsted og så

videre). Den danske kildetekst skrives bogstavret af i de rigtige felter, og derefter korrekturlæses indtastningerne.

Umiddelbart kunne man mene, at når den korrekte tekst således er etableret, er alt på plads. Men der viser sig mange andre spørgsmål at tage stilling til.

Et helt centralt problem er standardiseringer. For at forskerne skal kunne drage nytte af de kolossalt mange data, er det nødvendigt at standardisere dem i et vist omfang, så der i databasen kan søges for eksempel på en bestemt varesort eller et stednavn, uanset hvordan dette måtte være stavet i de originale regnskaber. I sundtoldregnskaberne stavede tolderne til eksempel den svenske havneby Kalmar på flere måder: Kalmar, Calmar, Calmer og Kalmer. I transskriptionen bibeholdes de forskellige stavemåder, men til dem alle fire knyttes en kode, som markerer, at der er tale om samme by. Det samme gælder for Christiania, Kristiania, Kria og Oslo, som ligeledes er en og samme by.

Et andet problem er, at et bestemt stednavn kan dække over flere forskellige steder. Et eksempel er Bergen, som jo findes i Norge – men også otte steder i Tyskland hedder sådan, foruden fire i Nederlandene! I sådanne tilfælde må man som regel ud fra ladning, skipper eller eventuelt placering øst/vest for Helsingør prøve at afgøre, hvilket Bergen der er tale om. Placeringen øst eller vest for Helsingør kan benyttes med hensyn til afsejlings- og destinationshavn, idet disse to steder skal ligge på hver sin side af Helsingør.

Af hensyn til forskernes brug af Sound Toll Registers Online knyttes til hvert stednavn

42 Betegnelsen i Dansk Data Arkiv er "Øresundsundersøgelsen 1784-1795", og den har datamateriale nummeret DDA-0038.



Værkstedet i Nijmegen, hvor et halvt hundrede nederlændere sidder og indtaster alle oplysninger fra sundtoldregnskaberne i en omfattende database. I alt passerede 1,8 millioner skibe Helsingør mellem 1497 og 1857.

(Foto, forfatteren, juli 2010)

The workshop in Nijmegen, where 50 or so Dutchmen are sitting typing all the information from the Sound Toll Registers into an extensive database. 1.8 million ships passed by Elsinore between 1497 and 1857 altogether.

(Photo, the author, July 2010)

en kode for, hvilken region eller nation stedet tilhører. På den måde kan benytteren af databasen udvælge for eksempel alle sejladsere destineret til en bestemt havn eller skippere fra et bestemt sted, uanset stavemåden deraf i sundtoldregnskaberne. Eksempelvis er standardiseringskoden for Kalmar "234KAM" og for Kristania "103KRI".

Hermed berører vi endnu et punkt, hvor databasen vil kunne hjælpe med til at simplificere og skabe overblik over de kolossalt mange enkeltinformationer, nemlig ved at kategorisere dem. For stednavnenes vedkommende er det oplagt at knytte for eksempel alle engelske stednavne sammen i kategorien "England", som gør, at brugeren derved kan vælge at betragte en bestemt nations søfart og handel. Dette gøres ved, at alle engelske stednavne er tildelt koder fra 631 til 669, de irske fra 689 til 699 og så videre.

Tilsvarende er alle slags varer standardiseret og kategoriseret, så for eksempel informationerne om alle de mange forskellige trælastprodukter kan trækkes ud til samlet analyse. En del af de gamle varenavne volder dog problemer, idet vi i dag ikke ved, hvad de betyder. Da det heldigvis drejer sig om relativt få, er dette ikke noget, som giver anledning til bekymring.

Værre er det med mængdeangivelserne. Som det fremgår af de ovenfor citerede indførsler i de originale sundtoldregnskaber, angav man for eksempel ofte mængder i læster. Men en last var et vidt begreb, som betød noget endda meget forskelligt i forskellige lande og i forbindelse med forskellige varer. Sound Toll Registers Online vil gerne omregne alle mål til moderne metriske standarder som kubikmeter, tons og så videre, men om dette vil lykkes, kam man have sine stærke tvivl om.

I skrivende stund (sommeren 2010) er det planen, at onlineversionen af sundtoldregnskaberne skal være tilgængelig gratis for alle på internettet fra slutningen af 2011 på adressen www.soundtoll.nl. Her vil man finde både

databasen samt forskellige søge- og statistikværktøjer. Desuden vil der fra enhver post i basen være et link til et scannet billede af den tilsvarende indførsel i det originale sundtoldregnskab, så man selv kan se kildeteksten og eventuelt tjekke databasens oplysninger. Det vil naturligvis være umuligt helt at undgå fejl ved indtastningen, men en række automatiske kontroller, eksempelvis af beløbssummer, er indbygget i systemet. Desuden bliver der læst almindelig korrektur på i hvert fald en del af indtastningerne.

Hvad der indtil for ikke så forfærdelig længe siden måtte anses som komplet umuligt – en totaludgave af øresundstoldregnskaberne 1497-1857 – er altså nu ikke desto mindre ved at blive virkeliggjort og endda på en måde, så alle interesserede uden videre kan få adgang til oplysningerne i denne internationalt set helt enestående kilde.

Takket være Sound Toll Registers Online vil det blive muligt at gennemføre analyser af de store informationsmængder både ved op-

stilling af oversigter over historiens lange udviklingslinier og i form af detailundersøgelser af enkelte skippere, en bestemt lokalitets handel eller en interessant vares betydning. Her til kommer – for blot at nævne nogle få andre typer af eksempler – undersøgelser af økonomisk historie (toldvæsen, havnebyers fremvækst og hensygnen), teknologihistorie (skibstyper, tonnage), kulturhistorie (forbrugsmønstre, moder), sproghistorie (handelsterminologi, personnavne, stednavne) og miljøhistorie (sejlsæsoner).

Hidtil har benyttelsen og udforskningen af sundtoldregnskaberne næsten udelukkende vedrørt historien frem til 1795. Men de nye muligheder i online-versionen vil forhåbentlig betyde, at også de mange hidtil uudnyttede informationer om perioden fra 1796 til 1857 vil blive gjort til genstand for analyser af skibsfart og varetransport gennem Øresund.

Det bliver spændende at se, hvilke resultater der vil komme ud af den forskning, som Sound Toll Registers Online vil afstedkomme.

LITTERATURLISTE

Utrykte kilder

Rigsarkivet, Øresundstoldbøger. Diverse bind i henhold til noterne.

Johansen, Hans Christian, Database over øresundstoldbøgerne 1784-1795.

Trykte kilder

Bang, Nina Ellinger & Knud Korst, *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*, 1906-1933.

Bang, Nina Ellinger & Knud Korst, *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebælt 1701-1748*, 1939-1953.

Bang, Thomas B., "Øresundstolden", i Bering Lisberg, red., *Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage*, bd. 1, 1919.

Becker-Christensen, Henrik, Protektionisme og reformer 1660-1814, *Dansk Toldhistorie*, bd. 2, 1988.

Bergsøe, Adolph Frederik, *Den danske Stats Statistik*, bd. 2, 1853.

Christensen, Aksel E., "Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zu seiner Beurteilung", i *Hansischen Geschichtsblättern*, 59. Jahrgang, 1934.

Christensen, Aksel E., "Øresund og øresundstold. Et historisk rids", *Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1957*.

Degn, Ole, red., *Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857*, 2010.

Fode, Henrik, Liberalisme og frihandel 1814-1914, *Dansk Toldhistorie*, bd. 3, 1989.

Holm, C. F., *Bidrag til Sundtoldens Historie*, 1855/1975.

Johansen, Hans Christian, *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*, 1983.

Olsen, Albert, "Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede", *Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1942*.

Rubin, Marcus, "Sundtoldens Aflysning", i *Historisk Tidsskrift*, 7. rk. 6. bd., 1905.

Rönnbäck, Klas, "The Sound Toll Chamber Commodity Records. Estimating the Reliability of a Potential Source for International Trade History", i *International Journal of Maritime History*, 22, 2010.

Speerschneider, I. H., *Om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690-1860*, 1915.

Venge, Mikael, Fra åretold til toldetat. Middelalderen indtil 1660, *Dansk Toldhistorie*, bd. 1, 1987.

The Sound Toll Registers, 1497-1857

SUMMARY

In the early modern age the Sound was one of the most important transport and commercial routes, in as much as traffic through the Sound connected Western Europe with the Baltic and made an extensive exchange of goods possible. From the 1420's onwards the Danish kings levied a toll on all ships passing through the Sound. Although some privileged cities and nations were given partial exemption from the toll the international community recognized the Danish king's basic right to collect dues in his own waters. From around 1500 the Danes began to collect dues on the goods on board the ships, and gradually this kind of toll became the predominant one as tariffs rose and the amount of shipping increased. The revenues from the toll became an extremely important source of income for Denmark since 1.8 million ships sailed through the Sound between 1497 and 1857. Although Denmark lost its Swedish provinces in 1660 it still managed to maintain its collection of Sound Toll up until 1857. By that time the onset of liberalism and especially dissatisfaction with the delays caused by a stop at Elsinore for toll assessment meant that the toll had to be abolished.

The preserved Sound Toll Registers in the Danish National Archives comprise more than 700 volumes that cover the years 1497, 1503, 1528, 1536-1548, 1557-1558, 1560, 1562-1569 and 1574-1857. The oldest of the registers only noted down very brief information about each passing skipper, but gradually more information was added, and from the middle of the 1660's the toll registers had found the content that lasted right up until the end in 1857.

The standard entry that can be found under a certain date is written as follows:

Charles Simpson of Hull came from London going to Riga with 23,000 pounds of sugar, 12,000 pounds

of steel etc. Every piece of cargo is noted down with its amount and the toll which was levied. Moreover, the discount (*pacotille*) is often deducted in the entry and lighthouse duty added. The name of the vessel is practically never mentioned, and the burthen only in certain periods.

The research potential in the Sound Toll Registers is enormous. Diagram 1 shows the number of passing ships and diagram 2 divides them according to their skipper's home port. Tables 1, 2 and 3 show patterns of shipping and diagram 3 the seasonal variations. Tables 4 and 5 show examples of the skippers' various sailing patterns.

As regards goods transport, the most important goods imported to the Baltic were herring, wine and brandy, sugar, coffee and tobacco. From the Baltic was exported bulk goods such as wheat and rye, as well as iron, potash and flax, but the most important goods were timber and other cargoes of wood. The Sound Toll Registers list more than a thousand different kinds of goods. A great many of the vessels sailing in the Baltic were, however, in ballast. The revenue from the Sound Toll Registers is shown in diagram 3.

The reliability of the many pieces of information in the Sound Toll Registers has been discussed by historians throughout the last hundred years. There is general agreement that the information about shipping is correct, especially when the registers are supplemented by the corresponding records from the Great Belt, which a few skippers chose to sail through. As regards the cargoes, on the other hand, the Sound Toll Registers are less reliable. A comparison with e.g. customs material and port books in other countries has shown that skippers have – naturally – to a certain extent cheated when reporting their cargoes to the customs officers in Elsinore.

Because of their potential use for research there has for a long time been a great interest in ways to gain easier access to the Sound Toll Registers.

In the 1890's in Denmark summarised tables of the registers for 1497-1783 were drawn up. This resulted in the seven-volume *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1783* (Tables over Shipping and Goods Transport through the Sound 1497-1783), published by Nina Bang og Knud Korst, Copenhagen 1906-1953. In the books all headings etc. are translated into French. Later, with the help of electronic data processing, Hans Christian Johansen has examined the Sound Toll Registers from 1784-1795 and published his results in the book *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*, Odense 1983. Finally, work has begun on recording all the information from the 1.8 million entries

in the Sound Toll Registers from 1497-1857 in a database. The work is taking place in the Netherlands, where the project is also being funded. The idea is to make a complete reproduction to the letter of the source text and to make it available in Danish, Dutch and English on the Internet, where there will also be search functions and statistical tools as well as links to scanned pictures of the original registers. This promising and very extensive project is called Sound Toll Registers Online. The address of the homepage is www.soundtoll.nl. Here you can already see the scanned pictures of the Sound Toll Registers and the database will be available here at the end of 2011.

The Sound Toll Registers are of such great international interest that UNESCO has included them on its prestigious list of the world's unique documentary cultural heritage, the Memory of the World Register.

Historien om de danske vagtskibe i Sundet, på Storebælt og Københavns Red

Jakob Seerup er museumsinspektør på Statens Forsvarshistoriske Museum (Orlogsmuseet og Tøjhusmuseet). Han har før publiceret sin specialeafhandling ved Københavns Universitet i bogen "Søkadetakademiet i Oplysningstiden". På baggrund af omfattende kildestudier har han skrevet ph.d.-afhandlingen "Søetaten i 1700-tallet – organisation, personel og dagligdag i 1700-tallets danske flåde". Hertil kommer et større antal artikler og bidrag til antologier i danske og udenlandske publikationer. Denne artikel beskriver vagtskibsfunktionerne især i Øresund i 1700-tallet ud fra bl.a. Kaptajn Peter Schiønings journaler m.v.

Rundt om ved verdens store havnebyer, hvor mange skibe ofte ankrede op eller passerede forbi, og hvor der var toldsteder, var det før i tiden almindeligt, at der lå vagtskibe. Deres opgaver var dels at holde orden imellem de opankrede koffardiskibe, dels at fungere som overordnet myndighed i sager mellem f.eks. officerer og besætning på skibene. Men deres vigtigste rolle var at tvinge de fremmede skibe til at betale den told, de havde pligt til, og sørge for, at ingen sneg sig bort og unddrog sig toldopkrævningen. Kongeriget Danmark var her ingen undtagelse, og i danske farvande var der i 1700-tallet næsten hvert år udlagt tre vagtskibe. Det vigtigste var vagtskibet i Øresund,

der skulle kontrollere indbetalingen af told, og som håndhævede dansk myndighed over de 7-8000 skibe, der årligt passerede dette knudepunkt i de europæiske handelsruter.¹ Det andet vagtskib var placeret på Københavns Red, hvor der som i Sundet både var toldsted og stor passage af skibe. Det tredje vagtskib lå i Storebælt ved Nyborg og Korsør.

Alle disse vagtskibe var Søetatens skibe og stod under kommando af søofficerer og førte vimpel og kongeligt flag. Vagtskibet i Sundet var som oftest en 30- eller 40-kanoners fregat og havde en kaptajn som chef.² Skibet på Københavns Red var typisk en hukkert eller en fregat med 18-20 kanoner og kunne enten have en kaptajn eller kaptajnløjtnant som chef. Vagtskibet i Bæltet var typisk en mindre hukkert med en kaptajnløjtnant som chef. De to første kommanderedes almindeligvis af de ældste kaptajner, og det sidste af den ældste kaptajnløjtnant eller den, hvis tur det var. Vagtskibenes næstkommanderende var også typisk de ældste premierløjtnanter i etaten. Det almindelige i anden halvdel af 1700-tallet var, at vagtskibsscheferne havde denne post to år i træk, hvorefter

1 Om vagtskibene ved Helsingør se G. Honnens de Lichtenberg, 1958, s. 55ff.

2 Rangen "orlogskaptajn" brugtes endnu ikke 1700-tallet.



Vagtskibet i Storebælt, brigantinen ÆRØE med 10 kanoner, saluterer kong Frederik 5. ved dennes passage over Bæltet i 1749.

(Kobberstik af P.I. Grønvold, Det Kgl. Bibliotek)

Guardship in the Great Belt. The brigantine ÆRØE with 10 guns salutes King Frederik V during his crossing of the Great Belt in 1749.

(Copperplate by P.I. Grønvold, The Royal Danish Library)

de kunne fortsætte i avancementet i Søetaten. I første halvdel af århundredet havde der været tradition for, at den samme kaptajn havde vagtskibsposten i mange år i træk. Et eksempel var Michael Chr. Tønder, der var chef på vagtskibet i Storebælt i syv år i 1720'erne. Han havde mistet sit ben under Store Nordiske Krig og fik formentlig stillingen som vagtskibschef som en sinecurepost.

Posten som løjtnant på Bæltet blev anset for at være den bedste, fordi han skulle blive

på stationen om vinteren og fik et løntillæg, så han kunne anskaffe sig en hest. Til gengæld syntes matroserne, at skibet på Bæltet var den værste post, og det var her, de ringeste søfolk havnede. På vagtskibet i Sundet var der nogle gange to subalterne officerer (altså officerer underordnet kaptajnen), nemlig både kaptajnløjtnant og en sekondløjtnant. Årsagen var, at til forskel fra de øvrige vagtskibe skete det jævnligt, at dette skib fik ordre om at gå til søs for at løse forskellige mindre opgaver. Det

skete eksempelvis i 1770, da kaptajnen Peter Schiønning blev beordret til at sejle til Bornholm med fregatten HVIDE ØRN i en særlig mission.³ I sådanne særlige tilfælde forflyttede man vagtskibet fra København til Helsingør og lagde et endnu mindre fartøj ved København.

Netop Peter Schiønning er en central kilde til vagtskibenes virke i 1700-tallet.⁴ Denne søofficer, som levede 1732-1813, har efterladt sig et særdeles omfattende arkiv indeholdende breve, dagbogsoptegnelser, essays og sidst men ikke mindst et seksbinds manuskript til et værk om praktisk sømandskab.⁵ Dette manuskript udkom aldrig på tryk, men er et enestående værk om hverdagen i den danske Søetat i de store sejlskibes epoke. Blandt de mange afsnit om forskellige aspekter af administrationen og sejladsen med orlogsskibe var der et afsnit "Om Vagt Skiibe i Almindelighed".⁶ Heri redegjorde Schiønning særdeles nøjagtigt for, hvilke procedurer man fulgte på vagtskibene. Schiønning skrev særligt detaljeret om vagtskibet i Sundet, hvor han selv havde været chef for fregatten HVIDE ØRN i 1770 og 1771 og en kort overgang som afløser på fregatten SØE RIDDEREN i 1773. På baggrund af dette udførlige manuskript har det været muligt i det

følgende at give et ret grundigt indblik i en stor del af den danske Søetats virke i 1700-tallet – nemlig vagtskibstjenesten i Sundet.

Den danske Søetat udrustede generelt så få skibe som muligt hvert år. At sende store eskadrer til søs var dyrt. Langt de fleste år blev der kun udrustet mellem fem og ti skibe. Men bortset fra årene under Store Nordiske Krig var i hvert fald tre af de udrustede skibe år efter år vagtskibene til henholdsvis København, Sundet og Storebælt. I mere end et århundrede var det den mest kontinuerlige tjeneste i den danske flåde. Men vagtskibenes historie er aldrig blevet beskrevet før. Måske fordi det var ydmyge og upopulære skibe. Men deres plads i flådens historie såvel som dansk søfartshistorie generelt er uomtvistelig.

Underbemandede skibe

Vagtskibenes bemanning med folk var generelt dårlig. Det var svært at få gode matroser om bord, da de kun modtog den løn, de fik for landtjeneste, nemlig 1 rigsdaler og 88 skilling månedligt og ikke de 5 rdl., som var den månedsløn, matroser fik for tjeneste til søs. Og det selv om tjenesten kunne være hård – i særdeleshed i Sundet, da skibet her også lå ude en stor del af vinteren. Derfor frygtede matroser ganske enkelt at blive kommanderet til vagtskibstjeneste. Resultatet var, at man fik de dårligste og mest uerfarne matroser. De blev ofte sendt til vagtskibene for der at lære deres takkelage. Også underofficererne var af de dårligste i Søetaten. Tjenesten på vagtskibene gik på omgang blandt de faste folk ved divisionerne. Men der blev vist sociale hensyn, og folkene

3 Om skatteurolighederne på Bornholm i 1770 se: Jakob Seerup, 2005 – Bornholmske ..., side 88ff.

4 For yderligere oplysninger om Peter Schiønning henvises til artiklen Peter Schiønning, Søofficer og dagbogsskriver, Personalhistorisk Tidsskrift nr. 2, 2005 af Jakob Seerup.

5 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn, 41.-46. 4to.

6 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn, 41. 4to, s. 1268ff. Hvor intet andet er anført i nærværende artikel bygger oplysningerne om vagtskibene på denne kilde.



På dette maleri forestillende udisningen af den danske eskadre til Algier i 1771 ses vagtskibet HVIDE ØRN som andet skib fra venstre. Man kom sent af sted til Sundet det år på grund af isen.

(Maleri af Peter Cramer, Handels- og Søfartsmuseet)

In this painting, which depicts the passage through the ice of the Danish squadron to Algiers in 1771, the guardship HVIDE ØRN can be seen as the second ship on the left. The ships left too late for the Sound that year because of the ice.

(Painting by Peter Cramer, Danish Maritime Museum)

kunne regne med at slippe for den upopulære tjeneste, hvis de var gift, og det ikke var deres tur. Årsagen var, at familien ved faderens udkommando mistede hans landkost – et tilskud i naturalier til familiens økonomi. Da Schiønning kort før hjemrejsen til København i slutningen af november 1771 gjorde status over sundheden om bord på HVIDE ØRN, hæftede han sig ved, at der havde været tre dødsfald

på årets togt, selv om der ikke havde hærget epidemiske sygdomme om bord det år. Han mente, at årsagen var, at divisionerne på Holmen sendte alle de slette og sygelige Folk (...) paa Vagtskibene, der ikke kan gaa paa arbeid paa Holmen, og for der at være dem qvit.⁷

⁷ KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønning's dagbog for 27. november 1771.

Skib	HVIDE ØRN	WILDMANDEN	AMAGER
Antal kanoner	30	18	12
Vagtskibsbesætning 1770	89	53	51
Vagtskibsbesætning efter reglementet	84	54	41
Regulær besætning	214	103	58

Peter Schiønning mente, at dette bemandingsproblem let kunne løses, hvis folkene på vagtskibene fik et lille tillæg på f.eks. fire skilling daglig. Han mente, at de dårlige matroser var et problem, fordi vagtskibene lå så synligt, og folk fra alle andre nationer let kunne få det indtryk, at den danske Søetat var amatører. Han mente også, at de små fartøjer, der blev brugt som vagtskibe på Københavns Red, ikke var store nok til at indgyde respekt hos fremmede besøgende. I en del år anvendtes ligefrem bombardergalioter, hvilket Schiønning mente, både svenskerne og russerne grinede ad. Problemet med de små vagtskibe virkede særligt påtrængende, når besøgende store orlogsskibe skulle salutere sådan en lille uanselig galiot, hvilket både så latterligt ud og kunne give indtryk af, at der i Danmark var mangel på fregatter. Det kunne også tages som en fornærmelse fra besøgende nationer, at et så lille skib blev sendt ud for at tage imod dem og besvare deres salut.

Ved en kgl. Resolution af 12. november 1750 blev det fastslået, at eksempelvis en 30-kanoners fregat i rollen som vagtskib skulle bemandes med 84 eller 94 mand alt efter beredskabet.⁸ Ved almindelig tjeneste skulle

en 30-kanoners fregat bemandes med over 200 mand. Selvom der ikke skulle navigeres så meget med et vagtskib, er det ikke underligt, hvis en halvt bemandet fregat har betydet hårdt arbejde for besætningen. Et konkret eksempel kan gives med vagtskibsudrustningen i 1770, hvor der som sædvanligt udsendtes vagtskibe til hhv. Sundet (HVIDE ØRN), Københavns Red (WILDMANDEN) og Store Bælt (AMAGER).⁹ Som det ses af ovenstående tabel, holdt man sig nogenlunde til 1750-reglementet:

Det ses, at reglementet blev opfattet som en retningslinje snarere end et ufravigeligt krav. Skibe var forskellige, og selvom et fartøj med et bestemt antal kanoner var stipuleret til at have en bestemt størrelse besætning, kunne der fraviges lidt i forhold til det enkelte skibs størrelse, så f.eks. den 12-kanoners hukkert AMAGER kunne overbemandes med 10 mand i forhold til reglementet.

I årene 1770-71, hvor Peter Schiønning var chef for fregatten HVIDE ØRN med 30 kanoner, der lå som vagtskib i Sundet, nævner han i sin dagbog flere eksempler på, hvor upopulær denne tjeneste var. Eksempelvis var der 23.

8 RA, Søetaten, Mønsterskriveren ved søfolket, Resolutionsprotokol 1750-60 s. 48.

9 RA, Søetaten, Mønsterskriveren ved søfolket, Resolutionsprotokol 1750-60 s. 56.

juli 1770 sågar en matros, der hellere ville tage livet af sig end komme om bord på vagtskibet. Matros Bendt Pedersen forsøgte at skære halsen over på sig selv, da han var på vej fra København til Helsingør, hvor han var beordret at melde sig til tjeneste på vagtskibet.¹⁰ I krigsforhøret anførte matrosen blandt andet, at han var fortrydelig over at blive tilkommanderet vagtskibet, der *ikke regnedes for nogen fordelagtig post, formedelst man ikke havde Tillæg der.*¹¹ "Absenter" og deciderede desertioner forekom hyppigt fra vagtskibene. Disse skyldtes ikke blot den triste tjeneste, men også det faktum, at det var forholdsvis let at komme i land i Helsingør og derfra til fods begive sig til København eller andre steder. Et andet eksempel på disciplinære problemer med misfornøjede matroser var, at de kunne finde på at sælge deres udleverede uniform. Det skete eksempelvis i sommeren 1771, hvor Schiønning i sin dagbog kunne skrive: *I eftm. blev 2de Matroser sat i Bøyen og blev tampede for Canonen, som havde solgt deres Munderinger i Land.*¹² Matroserne havde mulighed for at sælge munderingerne ved landlov i Helsingør. Det anførte eksempel er interessant, fordi det viser flere ting. Dels at matroserne havde fået udleveret munderinger, dels at matroserne ikke kan have gået med dem til daglig, eftersom de ellers ikke kunne have satset på, at de kunne slippe af sted med at sælge deres

10 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn. 19, 4to s. 733-34 og Schiøn. 10, 4to, Schiønnings journal for 2. august 1770.

11 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings journal for 2. august 1770.

12 KB, Håndskriftssamlingen, Schiøn. 11, 4to, Peter Schiønnings journal for 5. juli 1771.

uniform, og sidst men ikke mindst, at der blev holdt øje med det udleverede og slået hårdt ned på salg af munderinger.

Der var dog også fordele ved vagtskibene, eksempelvis var der mulighed for at få de syge plejet i land, når der var sygdom om bord – det var der hyppigt. Der blev også købt fersk oksekød til mandskabet fra en slagter i Helsingør, så de kunne nyde denne nærende kost to gange ugentlig, torsdag og søndag.¹³

Mange opgaver og lille besætning

Peter Schiønning beskrev vagtskibene som en form for operative skoleskibe, hvor officerer kunne vænne sig til at føre kommando og selv stå til ansvar for et skib. At få kommandoen over et vagtskib markerede et spring i en søofficers karriere. Springet fra at være almindelig, underordnet officer til at være egentlig chef. Men en chef, der fungerede i et forholdsvis beskyttet miljø, hvor man altid kunne få afklaret spørgsmål ved at sende breve til Admiralitetet og ikke var udsat for de samme farer, som skibe på længere udkommandoer.

Selvom opgaven som vagtskibschef var forholdsvis enkel, rummede den dog alligevel en del udfordringer, som andre skibe ikke normalt ville møde. Ikke blot var besætningen ofte af ringe kvalitet, men bemanningen var også væsentlig mindre end bemanningen på tilsvarende skibe i anden tjeneste. Schiønning skrev, at besætningens størrelse på ca. halvdelen af en regulær besætning kombineret med de dårlige folk, gjorde, at skibet reelt kun var kvart

13 Schiøn. 19, 4to s. 750. I brev til Admiralitetet dateret 15. oktober 1770 omtaler Schiønning denne ordning.

bemandet. Kun en officer, en styrmand, og få og dårlige underofficerer. Alligevel skulle folk dagligt varetage de samme opgaver som andre ankerliggende skibe med vagthold og signalering, etc. Dertil kom de mange opgaver, der var specifikke for vagtskibene: Der skulle salutes i et væk, og myndighedshåndhævelsen i forhold til koffardiskibene fordrede meget arbejde. Saluttering, orden og forskellige ceremonier skulle udføres med en vis akkuratess, da der jo til stadighed var et stort "publikum" på de andre skibe på reden og på havnen i Helsingør. Alt skulle udføres "på sin orlogs", hvis man skulle skøtte om skibets og Søetatens autoritet. Det med autoriteten var vigtigt, eftersom en af skibets opgaver var at holde orden og skik imellem skibene og blandt besætningerne.

Opgaverne i Sundet kompliceredes yderligere af den enorme mængde fartøjer, der skulle holdes opsyn med. Ikke blot var der mange, men de kom også ofte alle på samme tid. Det var eksempelvis tilfældet den 19. september 1770, hvor der om aftenen efter solnedgang ankom en stor mængde skibe, "efter at det i en Del Dage havde været sydlig Vind, kom en vestlig Vind, med hvilken da indkom over 100 Skibe nordfra paa en halv Time."¹⁴ Disse skibe havde alle ligget til ankers og ventet på en god vind. Alene i 1770 noterede Schiønning i sin dagbog, passerede 7756 skibe Sundet.¹⁵ Der var nok at se til.

14 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings dagbog for 19. september 1770.

15 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings dagbog for 20. december 1770.

Kaptajnens ansvar for skib og økonomi

Chefen skulle også stå for kahyttens økonomi og sørge for, at der var tilstrækkeligt med mad og vin. Når en søofficer for første gang fik kommando over et vagtskib, gav det anledning til, at han anskaffede sig forskelligt service, duge, sølvtøj, etc., som han fik et tilskud til.¹⁶ Dette udstyr kunne han siden bringe med sig til andre skibe, som han blev chef for. Nyudnævnte skibschefer kunne også benytte sig af tjenesten på vagtskibene til at skaffe sig ud af den gæld, som de tit var kommet i under den foregående periode som underordnet officer, hvor der ikke var mange gode økonomiske ben.¹⁷ Når man fik kommando, fulgte der gode tilskud og muligheder for at berige sig på måder, som i dag ville blive betragtet som underslæb, men som var (nogenlunde) legitime i samtiden. Eksempelvis fandtes der om bord på vagtskibet en "fattigbøsse", som skippere og toldbetjente, der kom om bord, pligtskyldigst lagde 4 skilling i.¹⁸ Imidlertid gik pengene ikke til nogen fattige, men udgjorde et løntilskud til skibets officerer. Den samlede indtægt løb årligt op i ca. 150 rigsdaler, som officererne delte imellem sig.

Helsingørs vagtskib havde også en skibskok, hvilket de øvrige vagtskibe ikke havde. Kokken blev fundet blandt matroserne, og kaptajnen traf aftale med ham angående løn og arbejde i en særskilt kontrakt – gerne 2-3 rigsdaler månedligt. Schiønning anbefalede, at

16 Garde, *Dansk Søkrigshistorie*, bd. 3, Kbh. 1835, s. 243.

17 KB, Schiøn. 57. 4to, Pensées Detachées s. 138.

18 Ibid.

man fandt en kok, der kunne *lave 4 a 5 Retter og bage Kage for om man vilde have Fremmede*. Skibets hovmester blev også rekrutteret fra de meniges rækker. Det skulle helst være en ærlig matros, som kaptajnen kendte i forvejen.

Hver tredje måned rejste den næstkommanderende løjtnant fra vagtskibet i Sundet til København for at hente proviant til skibet fra Proviantgaarden. Han sejlede med provianten tilbage til vagtskibet med en kongebåd. Løjtnanten skulle også hente kontanter til kahytens omkostninger til officerernes forplejning, der var adskilt fra det menige mandskabs. I sommeren 1771 rejste løjtnant Kiøningh således til København for at hente penge og proviant til vagtskibet HVIDE ØRN. Men da kongebåden RÆVEN kom tilbage fra hovedstaden, var løjtnanten ikke med. Han havde nemlig spillet pengene op! Kiøningh var ellers blevet sendt til vagtskibet, så han kunne komme lidt på afstand af hovedstadens fristelser, hvor *Spil og Fruentimmer var al hans Ulykke*, som Schiønning skrev. Han var sønnesøn af en admiral, så han havde fået en ekstra chance. Men efter denne pinlige hændelse vendte han ikke tilbage til tjeneste som officer.

For de underordnede løjtnanter var vagtskibstjenesten også en god lejlighed til at vænne sig til tjenesten som næstkommanderende, da ekvipering, udhaling, orden, etc. om bord jo var den samme som på andre skibe. Til forskel fra de øvrige skibe var det til gengæld ikke almindeligt, at søkadetter gjorde tjeneste på vagtskibe. Livet om bord på skibene var kedsommeligt. Ofte lå skibet på samme plads i otte måneder ad gangen. Skibet var lille, og of-

ficernerne havde kun hinanden at snakke med – samkvem med underordnede var ikke velset. Efter reglementet skulle der altid være mindst en officer til stede om bord, og i de lange, kedelige timer ud for Helsingør, København eller Nyborg var det en god ide at have noget at fordrive tiden med. Officererne brugte ofte tiden på at læse bøger. Men det var sjovere at tage i land, hvilket officererne derfor gjorde på skift. Vagtskibsofficererne i Helsingør spadserede bl.a. ture i det grønne, gik til baller med byens borgerskab eller gik på Postgaarden. Her hos postmester Hansen blev der serveret varm mad middag og aften. Et dagligt middagsmåltid kostede 24 skilling og et aftensmåltid 16 skilling. Der blev også solgt kaffe og the, og man kunne spille billard så meget, man havde lyst til.

Om bord på skibet havde det menige mandskab bedre mulighed for at underholde sig i hinandens selskab, og Schiønning mente, at officererne burde opmuntre dem til at lege, synge og holde sig lystige, så de ikke blev syge af bare kedsommelighed! Man kunne sørge for, at der i hvert fald var en eller to matroser om bord, som kunne spille *noget paa Phiol i hvor lidt det end er, da samme dog kan være til Nytte og Opmuntring for Folkene, at de derved samler sig, undertiden dantzer og holdes i Humeur*.¹⁹

Enhver vagtskibschef modtog en skreven instruktion fra Admiralitetet, hvori der stod, hvordan han det år havde at forholde sig, og hvad han skulle holde øje med. Denne instruktion var en formular, der stort set var uændret fra det ene år til det andet. Chefen modtog sin

19 KB, Schiøn. 41, 4to s. 1276

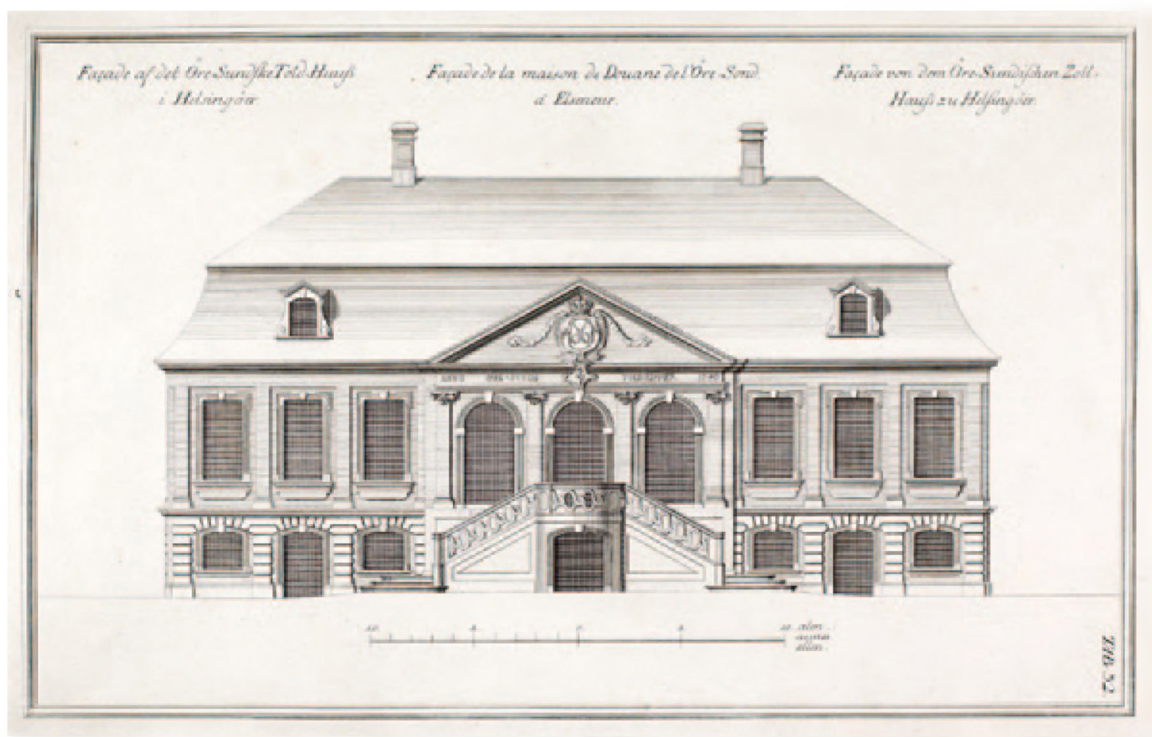
ordre om udkommando med vagtskibet i februar måned og ekviperede og udhalede skibet af Flådens Leje så hurtigt, som isen tillod det, og gik nordpå med første føjelige vind. Så snart Sundet var isfrit, kunne man trygt regne med, at den megen færdsel med handelsskibe gennem det stærkt befærdede farvand begyndte igen. Et par dage før man regnede med at afsejle, sendte man bud efter lodsen fra Dragør. Lodsen sejlede med til Helsingør og gik hjem til København igen. Vagtskibet plejede gerne at ankomme til Sundet på et tidspunkt imellem sidst i marts til 20. april, *alt ligesom Vinteren har været Haard eller Mild til, Isen borte og Farten begyndt*, som Schiønning skrev.²⁰ I 1770 kom skibet først til Sundet 14. april, men da havde der også været en usædvanlig langvarig vinter. I 1771 var vinteren endnu mere langvarig, og skibet var først fremme 18. maj, hvilket var senere på året, end nogen i Helsingør kunne erindre sig. Der havde været dravis i Sundet helt til 11. maj.

Så snart vagtskibet havde kastet anker på sin post, sendte man skriftlig meddelelse herom til Admiralitetet med posten. Postvognen kørte mod København om morgenen kl. 9, og man kunne nå at få breve med, hvis de blev indleveret en halv time før. Det var dog bedst og sikrest at sende brevene ind om aftenen, hvis nu vejret skiftede, så det blev umuligt at ro ind til havnen fra skibet. Posten fra København kom tilbage om eftermiddagen kl. 5-6. I dette første brev til Admiralitetet meldtes også, om der var nogen agterudsejlede

søfolk, hvilket også skriftligt meldtes til Holmens chef. Det var ikke helt ualmindeligt, at matroser "glemte" at indfinde sig om bord til afsejlingen mod den upopulære destination. I det hele taget skulle det meldes til Admiralitetet og Holmens Chef, hvis nogen døde eller deserterede. Man rettede også henvendelse til Holmens Chef, hvis man ville have nogen af folkene afløst, hvis man manglede forskelligt udstyr, eller hvis der var tekniske problemer eller mangler ved skibet, dets fartøjer, takkelaage, etc. Brevene blev påtegnet kongens monogram, hvilket betød, at der ikke skulle betales porto.

Kaptajnen skulle ikke blot sørge for, at skibet ved ekviperingen blev udrustet med kanoner, sejl og tovværk, etc. Han skulle også bede om folk. I den danske Søetat brugte man ikke at have faste besætninger på skibene. Besætningerne bestod dels af kontraktansatte matroser, der stod i Holmens divisioners tjeneste, dels af værnepligtige søfolk fra sølimitterne, dvs. de administrative distrikter og søkøbstæder, som mandskabet var registreret i rundt om langs kysterne i Danmark, Norge og hertugdømmerne. Her var som sagt problemet, at det var de ringeste søfolk, der blev sendt til vagtskibene. Men kaptajnen havde mulighed for at indgive ønske om, at bestemte folk kom med på skibet. Det gjorde han ved at indsende en liste over gode folk fra divisionerne til Holmens Commando Contoir. Han måtte også holde øje med, at de havde anvendeligt tøj: Skjorter, strømper, sko og kavajer, især i efterårsmånederne. Hvis de ikke havde tilstrækkeligt med tøj, måtte han indskærpe, at de købte sig noget, når de fik løn,

20 Ibid. s. 1289



Facade af det Öre-Sundske Told-Huus i Helsingör.

(Müllers Pinakotek 18, 62, III. fol., Det Kgl. Bibliotek)

Facade of the Sound Customs House in Elsinore.

(Müllers Pinakotek 18, 62, III. fol., Royal Library, Copenhagen)

eller ligefrem låne dem penge til at købe nyt. Hver tredje måned blev nogle af folkene afløst. Afløsningen foregik ganske enkelt ved, at de nye folk kom gående fra København med deres tøj og kommandoseddel, de andre afgik så fra skibet med deres tøj og afgangsseddel og gik til København, hvor de meldte sig på Holmen.

Ankomst til Helsingør – visit hos de lokale honoratiores

Når skibet ankom til Helsingør, ankrede det på vestkanten af grunden Disken ca. ¼ mil fra byen. Når man havde Kronborgs flagstang en

lille smule øst for det lille røde hus neden for Kronborg, vidste man, at man havde fundet den rette plads. Her kastede man først anker på almindelig vis og afventede siden, at det blev godt vejr til at fortøje skibet forsvarligt. Det kunne ofte vare 8-14 dage, før vejret artede sig. Så fortøjedes skibet for to ankre, tøjankeret og sværankeket, desuden blev det sværeste varpanker kattet til tøjankeret, så det var muligt at svaje skibet rundt i forhold til vind og strøm.

Straks efter ankomsten var det god tone for vagtskibschefen at aflægge visiter i Helsingør.

Det var vigtigt at holde sig på god fod med de fornemste embedsmænd i byen. De kunne hjælpe i mange forskellige situationer, og derfor aflagde kaptajnen visit hos kommandanten på Kronborg, direktøren for Toldkammeret, kæmnerne, toldinspektørerne og de fremmede konsuler og kommissarier. På den måde kunne kaptajnen også gøre sig bekendt med forholdene. Da Peter Schiønning i april 1770 ankom til Helsingør med HVIDE ØRN, aflagde han på den første dag visit i ni huse, nemlig hos kommandanten, fire toldembedsmænd og den engelske, russiske, hollandske og svenske konsul. Til gengæld meldte han ikke sin ankomst ved selve Toldkammeret, da han ikke mente sig forpligtet hertil. Ved en senere lejlighed besøgte han dog Toldkammeret, som han beskrev som *smukt med en stor Sal. Translateuren og Controlleuren sidde for sig ved et Bord, told-kammererene indenfor [i] et [andet] Værelse*.²¹

For Peter Schiønning udviklede visitterne hos byens borgere sig til langt mere end gode forbindelser i administrationen. Snart blev han inviteret hjem til middag hos nogle af byens borgere. Der var baller på Postgården og fugleskydning på skydebanen. I efteråret 1770 begyndte han at komme i hjemmet hos en kaptajn Nægler, der hørte til regimentet på Kronborg. Næglers datter Anna Maria var meget smuk, og i løbet af foråret 1771 blev de to forlovet og siden gift ved et festligt bryllup i Helsingør.²²

21 KB, Schiøn. 10, 4to, dagbog for 23. juli 1770.

22 Seerup, 2005 s. 183f.

Vagtskud og saluting

Blandt de daglige pligter for vagtskibet var at skyde vagtskud morgen og aften. Denne salut var signal til, at de øvrige skibe på reden skulle stryge deres flag og tænde deres lanterner. Når vagtskibet ikke var på reden, var denne opgave overladt til Kronborg fæstning. I øvrigt var vagtskibet og fæstningen i princippet ligeværdige, hvorfor de ikke skulle hilse hinanden med kanonsalut eller flaghejsning.

Efter den tids æresidealer måtte vagtskibet være meget påpasselig med at afgive og modtage kanonsalut for og af fremmede orlogsmænd, da der ellers let kunne "ske flaget uret", eller de fremmede kunne blive fornærmet og indsende klage. Enhver fejl ville straks blive observeret, da alle de andre skibe på reden og folk i byen altid fulgte med i, hvilke salutter der blev affyret.

De fremmede orlogsmænd, der hyppigst passerede igennem Sundet, var russiske og svenske. De russiske skibe var for det meste nybyggede skibe fra Arkhangelsk på vej til St. Petersborg. Ligeledes gik russiske orlogsskibe den anden vej fra St. Petersborg eller Reval på vej til Arkhangelsk. De svenske orlogsskibe var for det meste på vej til eller retur fra de svenske havne i Kattegat, hvor de hentede ladninger af forskelligt gods, der skulle bruges ved skibsbyggeriet i Karlskrona. Det vil sige, disse skibe sejlede ganske vist under svensk orlogsflag og var let bevæbnet med kanoner. Men det var efter Schiønnings mening mest på skrømt, så de slap for at betale sundtold – hvilket svenske orlogsskibe nemlig var undtaget fra. I august 1770 noterede Schiønning eksempelvis i sin

dagbog, at en svensk hukkert, der førte vimpel, havde saluteret ham med to skud. Det irriterede ham, at "*disse smaae Svendske Skibe*" egentlig kun var handelsfartøjer, der, fordi de sejlede med kongens last, blev udstyret med vimpel og orlogsflag. Det nævnte skib kunne kun skyde to skud som salut, og han svarede med et enkelt skud. Da de kun førte "*2 a 3 smaae Canoner*", ville de ikke være i stand til at skyde flere skud, selv hvis de havde villet det.²³

Både svenske og russiske skibe var forpligtet til at salutere det danske vagtskib først, hvorefter vagtskibet skulle besvare salutten. Dette indskærpede den danske søløjtnant, når han kom om bord på disse skibe for at overbringe kaptajnens hilsen. Dermed kunne skibene ikke undskylde sig med uvidenhed, hvis de undlod at hilse vagtskibet. De skibe, der kom nordfra, skulle først salutere Kronborg, derefter saluterede de en gang til, denne gang for vagtskibet, som straks skulle besvare salutten. Der kunne nemlig let opstå salutstridigheder, hvis andre landes orlogsskibe lå på reden. Disse kunne vælge at drille vagtskibet ved at være hurtige og besvare salutten først. Det var en form for demonstration af, at f.eks. engelske skibe mente, at deres flag var fornemmere og skulle hilses først. Der var aftaler med forskellige lande om, hvor mange skud, man skulle skyde. Svenske skibe skød to eller fire skud, russerne skød syv skud, og danske skibe skød tre skud (denne skik lever i øvrigt videre i dag, hvor danske børn råber tre gange hurra ved

børnefødselsdage og svenske børn råber fire hurraråb).

Når vagtskibets chef først aflagde visit hos Kronborgs kommandant, var det ikke blot af høflighed. Kommandanten måtte hurtigt muligt informeres om, at vagtskibet nu var ankommet og var klar til at overtage visitationen af de forbi passerende skibe. Ved særlige vindforhold højste man nemlig fra vagtskibet et blå flag fra fortoppen. Det signalerede til de forbi passerende skibe, at de IKKE skulle stryge deres sejl. Det var vigtigt, at man ved fæstningens kanoner var klar over, at dette signal var givet, da man ellers begyndte at skyde skarpe skud efter skibene. Denne stryging af sejlene var både en høflig gestus og en tilkendegivelse af, at man ville standse, hvis man blev bedt om det. Der blev signaleret med det blå flag, når vinden var så skral, at den var mindre end seks streger fra den kurs, skibene skulle styre forbi fæstningen (NNO og SSV afhængigt af, om skibet sejlede nord eller syd gennem Sundet). Hvis skibene strøg deres sejl under disse vindforhold betød det nemlig, at de gik helt i stå og gik i drift til fare for den øvrige skibsfart. Ankerpladsen på Disken var god, idet det blå flag herfra var synligt fra Kronborgs flagbastion uanset, hvordan vagtskibet var svajet op mod vinden.

Hvis der blev skudt efter skibe fra enten vagtskibet eller fra Kronborg, blev chaluppen sendt ud efter skibene. Den kunne skyde på skibene igen, hvis ikke de brasede op og lod chaluppen lægge sig på siden. Der var fast takst på kanonskuddene, så hvis der blev skudt, måtte skibet pænt betale 5 rigsdaler

23 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønnings journal for 22. august 1770.



Saluterende orlogsskibe på Københavns Red. Formentlig er vagtskibet ikke et af de to danske skibe i forgrunden. Det er snarere det, der kan anes bag rigningen på det danske skib til venstre, sandsynligvis fregatten CHRISTIANSØE med 30 kanoner. Der salutes for kongens chalup i ukendt anledning.

(Maleri af kunstnerparret Rach og Eegberg ca. 1750. Foto Peter Danstrøm, Nationalmuseet)

A naval ship saluting in the Roads of Copenhagen. The guardship is presumably neither of the Danish ships in the foreground, but more likely the one that can be glimpsed behind the rigging of the Danish ship on the left. It is probably the frigate CHRISTIANSØE with 30 guns. They are saluting the King's barge, but it is not known what the occasion is.

(Painting by the artists Rach and Eegberg about 1750, Photo Peter Danstrøm, the National Museum, Copenhagen)

per skud. Kongen mistede således 5 rigsdaler, hvis et skib slap forbi, og chaluppens folk blev skammet ud.

Travalliechaluppen

Vagtskibets travalliechalup skulle være velsejlende og stærkt konstrueret, og styrmanden helst en god underofficer, ligesom roerne burde være i god form og veltrænede. Med chaluppen skulle man ofte sejle et godt stykke til søs efter forskellige sejlere. Den var indrettet med en falkonet, monteret som gaffelstykke i forenden, der skød med ½-pundige kugler. Til falkonetten hørte laderedskaber, kugler, lunte, fyrstøj, etc. Ud over falkonetten skulle der i chaluppen forefindes en geværkiste, hvori lå geværer, pistoler og hukkerter. En bøsseskytte fulgte altid med blandt chaluproerne. Han førte sammen med underofficeren regnskab over fartøjets våben og vedligeholdte disse. Det var vigtigt at forebygge rust; geværkisten blev derfor gerne kalfatret og beget, ligesom de havde lapsalvet sejldug over sig, og som ekstra beskyttelse var de tildækket med en presenning. Man kunne vælge at beholde geværkisten om bord i chaluppen hele tiden, men for en sikkerheds skyld havde man den ofte stående om bord i vagtskibet ved falderebet med strop om til at hage takkel i, så den om natten hurtigt kunne fires ned i båden, når der skulle ros efter desertører.

I Schjønnings nedskrevne tanker om vagtskibene er der nogle selvmodsigelser, som ikke umiddelbart kan forklares. Det virker eksempelvis underligt, at han på den ene side bemærkede, at søfolk og underofficerer på

vagtskibene var direkte elendige og urutinerede søfolk, men på den anden side fremhævede besætningerne på vagtskibenes chalupper som nogle af de dygtigste søfolk i Søetaten. Formentlig er der elementer af sandhed og overdrivelse i begge udsagn. Normalt ville det altid være en officer, der førte kommando på en armeret chalup, men på grund af den reducerede bemanning på vagtskibene, blev den vigtige chalup ofte ført af en underofficer. At kommandere vagtskibets armerede travalliechalup i Sundet var en af de vigtigste poster, en underofficer i den danske Søetat kunne have. Med de magtmidler, han havde til rådighed, var det ganske vigtigt, hvordan han opførte sig mod de fremmede nationers skibe. Vagtskibets anseelse afhang af hans opførsel og konduite. Hvis han kom galt af sted med sin opførsel i forhold til de fremmede skibe, kunne han miskreditere vagtskibet, mens en mere heldig opførsel kunne gøre skibet ære. Derfor burde kvartermesteren i chaluppen være en udsøgt underofficer, der helst skulle kunne tale fremmede sprog, og chaluppens bemanning i øvrigt bestå af øvede og dristige søfolk. Det var især vigtigt, at besætningen var øvede i at betjene deres våben.

Travalliechaluppens opgave var at tvinge koffardimænd til at tage deres vimpler og vagere ned (af respekt for det danske flag på vagtskibet), opbringe desertører fra Kronborg eller fra andre fartøjer, eftersætte de skibe, som der blev skudt efter, tage skipperen med eller udpante ham, efterse skibenes papirer eller konnossementer. Underofficeren måtte derfor kunne læse og skrive på et ganske højt ni-



Frederik 5.s passage af Storebælt, 1749. Vagtskibet ÆRØE yderst til højre, til venstre herfor en smække med Korsørs borgere med musik, og foran denne vagtskibets chalupper.

(Kobberstik af P.I. Grønvold, 1749. Det Kgl. Bibliotek)

Frederik V crossing the Great Belt in 1749. The guardship ÆRØE is on the far right, to the left of it is the smack with citizens from Korsør with music, and in front of this the barges of the Guardship.

(Copperplate by P.I. Grønvold, The Royal Library, Copenhagen)

veau og samtidig være særdeles fartøjskyndig og god til at holde orden på folkene. Travaljechaluppen anvendtes også til at lette og føre varpankre ud med. I godt vejr kunne chaluppen føre et varpanker og to kabeltove for et 30-kanoners fregatskib. Der var kraftigt slid på chaluppen i løbet af året, og derfor blev den repareret og malet en gang i løbet af sommeren, hvilket løb op i en udgift af otte-ti rigsdaler, som blev refunderet af kgl. kommissionær

Dahl i Helsingør.²⁴ Chaluppen skulle også kal-fatres et par gange i løbet af sæsonen.

Når skibsfarten på Sundet var tæt sydfra, måtte man være parat med travaljechaluppen. Ofte placerede man chaluppen lige ud for fæstningen, så den hurtigt kunne ro ud til et skib, hvis der blev skudt efter det fra Kronborg. Herfra var der den bedste chance for at indhente

24 KB, Schiøn. 19. 4to, s. 759.

skibene, når de med god vind stod igennem Sundet. Fra vagtskibet kunne man ikke så let nå at indhente dem. Kommandanten var dog ofte imod, at chaluppen lå foran Kronborg, selvom det var helt efter instruktionen. Så måtte fartøjet ligge og krydse ud for fæstningen eller ligge på sine årer og ro et slag ind imellem. Man kunne også lade chaluppen ligge i havnen, men så gik folkene gerne fra fartøjet og var ikke om bord, når der blev skudt. Når skuddet lød, tog chaluppen den konstabel med, der havde set skibet fra Kronborg, så han kunne udpege det rette skib blandt de mange i Sundet. Herefter roede eller sejlede chaluppen efter det, og tog skipperen med sig tilbage til kommandanten på Kronborg, så han kunne sige undskyld for, at han ikke havde strøget og betale fem rigsdaler for skuddet. Ville skipperen ikke følge med, blev han taget med magt. Skibene, der blev skudt efter, skulle brase op, så chaluppen kunne nå dem. Hvis de ikke brasede op, kunne man skyde et falkonetskud efter dem som tegn til, at de skulle vente på chaluppen. De skibe, som kom ind nordfra, måtte nødvendigvis passere tæt forbi vagtskibet, så de var lettere at få til at brase op eller ankre for at klarere sig, hvis der blev skudt efter dem. Men her skulle chaluppen til gengæld hente konstablen fra Kronborg, som skulle være til stede for at identificere skibet blandt de mange andre sejlere i Sundet. Man måtte ofte ro eller sejle et langt stykke til søs efter de udgående skibe. Dog måtte man passe på ikke at gå længere ind, end at man kunne komme tilbage, da både vind og strøm da gerne var imod. Var travaljechaluppen af en eller anden grund ikke til rådighed, anvendte

man chefschaluppen i stedet, og så måtte den være armeret, rigget op med mast og sejlklar.

Når man indså, at man ikke kunne indhente et koffardiskib, der var skudt efter, og man havde roet og sejlet efter det et stykke, og skibet ikke mindskede sejl eller brasede op, skød man først et flinteskud efter det. Hvis dette ikke var nok, skød man et skarpt skud med falkonetten. Man måtte dog passe på ikke at beskadige skibet. For hvert flinteskud skulle skibet betale tre mark og for hvert falkonetskud en rigsdaler foruden de penge, der skulle betales for fæstningens skud. Penge for chaluppens skud blev leveret til vagtskibets kaptajn, som bogførte dem som indtægt for Kongen. De fem rigsdaler, der blev betalt for skuddene fra Kronborg, blev leveret til Toldkammeret. Af beløbet plejede tolderne at lade chaluppens folk beholde noget til drikkepenge. Ville et skib ikke betale, blev det udpantet for skuddene. Og hvis man på det fremmede skib ligefrem satte sig til modværge, brugte man vold for at standse det, og skipperen blev ført i arrest i land.

Vagtskibet som politimyndighed, mægler og dommer

Peter Schønning omtaler i sin dagbog, hvordan en travl dag på vagtskibet kunne forløbe med både disciplinærsager, drama til søs, masser af trafik på Sundet og fornøjelser i land:

Den 30. August 1771. Tørrede Seyl. Formiddag Kl. 8 ½ kom en svensk Skipper ombord som havde uenighed med en af sine Folk, der havde stiaalet, de blev forligt og han forlangte ingen videre Straf over ham.



Udsnit af Helsingørområdet fra Andreas Lous kort over Øresund opmålt i 1768-69 og trykt i 1775. (Privateje. Foto Handels- og Søfartsmuseet)

Section of the Elsinore area from Andreas Lous' chart of the Sound, which was drawn up in 1768-69 and printed in 1775. (Privately owned. Photo, Danish Maritime Museum)



Et andet udsnit fra Andreas Lous kort fra dets titelkartouche, der viser Kronborg Slot med vagtskibet liggende for ankers syd for byen. (Privateje. Foto Handels- og Søfartsmuseet)

Another section from Andreas Lous' chart from its title cartouche showing Kronborg Castle with the guardship lying at anchor south of the town. (Privately owned. Photo, Danish Maritime Museum)



Skitse over Sundområdet omkring Helsingør med de i artiklen omtalte stednavne.

Sketch of the Sound area around Elsinore with the place names mentioned in the article.

Kl. 10 lod Travallie Chaluppen lægge sig ved Kronborg, da en stor Mængde Skibe vilde gaa nordpaa, strax efter skete og et Skud efter en engelsmand, men da han seylede godt, stræbte han at undløbe, saa at Chaluppen maatte skyde et Flinte og et Falconet-Skud paa ham, og fik ham først neden for Hornbeck tre Miil borte. Qvarteer Mesteren bemægtede sig Roret, og han maatte først betale det sædvanlige for Fæstningens Skud, derefter aparte 9 Mark for Chaluppens Skud.

Eftermiddag Kl. 7½ kom en russisk Orlogsmænd nordfra her til Ankers paa 66 Canoner.

Var i Eftermiddag i Helsingør, var til Nægler og gik til Marien-Lyst siden.

Allene i Formiddag gik 143 Seylere nordpaa.

Her nævnes et eksempel på, hvordan vagtskibet fungerede som politi og mægler i forhold til uoverensstemmelse om bord på handelssskibene på reden. I andre tilfælde endte sagerne

ikke med forlig, og så måtte tampen findes frem. Se blot her, hvordan en opsætsig besætning blev håndteret i maj 1770:

Den 20. Maj 1770. Formiddag skilte en Sag ad imellem en svensk Skipper og hans Folk, som i Nat havde sat sig op imod ham, en af dem fik Tamp for Canonen af 2 Qvarteer Mestere, hvormed Skipperen var tilfreds.

Denne myndighedshåndhævelse var ikke en undtagelse, men helt enkelt et udtryk for, at vagtskibet fungerede som politimyndighed på Helsingørs Red. Det foregik med datidens håndfaste metoder, som det fremgår af ovenstående eksempel. Det blev blot den første sag ud af en række, hvor Schiønning måtte agere mægler og overdommer i interne stridigheder om bord på fremmede skibe på Helsingørs red. I august var det en skipper fra Lybæk, der var uenig med sine folk, og det blev løst med, at en af dem fik "27 Slag for Canonen", hvorefter skipper og besætning indgik forlig. Sager kunne dog også løses uden brug af korporlig afstraffelse. Den 21. september 1770 var der igen en skipper fra Lybæk, der havde problemer. Schiønning mæglede mellem ham og tre af hans folk, som ikke ønskede at sejle videre med ham. Schiønning kunne til sidst tilfreds notere i sin dagbog, "*ieg fik dem forligt, saa at de blev hos ham. De havde været i Land hos Consulen som intet havde kundet udrette.*" Her havde den højtuddannede søofficer brug for både sprogkundskaber og diplomatisk og juridisk snilde. Der var flere af denne slags sager, og de har formentlig virket både trættende og sik-

kert også ofte komiske. I oktober 1771 kom eksempelvis en engelsk skipper om bord på vagtskibet og forlangte assistance mod en af sine folk "*for Opsætsigheds Skyld*". Det uvorne besætningsmedlem blev hentet over på vagtskibet og sat i bøjen (sat i hånd- og fodjern) om bord på vagtskibet.²⁵ Her fik han åbenbart lov at blive natten over, og dagen efter kom den engelske skipper igen om bord på HVIDE ØRN, hvor han blev forligt med sin mand og erklærede, at han ikke ønskede at straffe ham yderligere, selvom manden havde truet skipperen med at slå ham. Da det var sket i fuldskab, var skipperen parat til at slå en streg over det.

Der var mange "disputter" og "trætter" mellem søfolk og deres skipper eller internt blandt de menige. Det kunne være en skipper fra Aabenraa, der skulle forliges med to af sine folk, eller det kunne være "en Trætte med to russiske Matroser".²⁶ Også forholdet mellem skipper og lodser kunne blive et anliggende for vagtskibet. Den 24. maj 1771 var der eksempelvis en hollandsk kaptajn, som ikke ønskede at betale det, han skyldte lodsen fra Dragør. Han påstod at denne havde "*lodset ham slet*". Så måtte Schiønning udspørge lodsen om, hvordan han havde lodset hollænderen, hvilke mærker han havde brugt, etc. Da Schiønning skønnede, at det var de rigtige mærker, der var blevet lodset efter, og den hollandske kaptajn

25 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønnings dagbog for 7. og 8. oktober 1771.

26 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønnings dagbog for hhv. 7. september og 11. oktober 1771.

ikke kunne føre bevis for, at han havde været i fare eller været udsat for ulejlighed, blev de to parter forligt, og lodsens fik sin betaling sammen med en attest på, at der ikke havde været noget at udsætte på hans lodsning.

Vagtskibet som sundhedens, ærens og toldindtægternes vogter

Vagtskibet havde også en vigtig rolle som første forpost mod potentielle epidemier. I august 1770 fik Schiønning eksempelvis ordre til at holde øje med et hollandsk skib ved navn DEN SNELLE SEE POST.²⁷ Dette skib var på vej fra Middelhavsbyerne Alexandria og Tunis og skulle være befængt med pest. Hvis det ankom i Sundet, skulle Schiønning tilbageholde det med Magt, og forhindre at nogen som helst blev ført i land fra skibet. Året efter var det et andet hollandsk skib, DE TWEE GEBROEDERS, lastet med bomuld fra Smyrna i Lilleasien, der skulle standses, hvis det blev antruffet, "da det var befængt med Pest."²⁸

Ud over altså at være sundhedens vogter, var vagtskibet først og fremmest ærens vogter. Det var kongerigets ære, der stod på spil, når det modtog og besvarede kanonsalutter fra passerende skibe. Vagtskibet overvågede også nidkært, om flagreglerne blev overholdt. Det var udelukkende orlogsskibe, der havde tilladelse til at føre vimpel, og det var derfor, Schiønning irriteredes over de svenske hukerker, der proforma førte vimpel. Vimpel-for-

buddet omfattede ikke blot regulære vimpler, men også de vagere, som man satte i stedet for vimpler for at spare på stoffet.²⁹ Det var en regelmæssigt tilbagevendende begivenhed, at vagtskibets chalup blev sendt over til forskellige skibe med ordre om at nedtage vagere. *Lod Travallie-Chaluppen tage en Vager ned paa en Engelsk Brik, Lod en Engelsk Brig tage sin Vager ned, Formiddag Kl. 7 tog Travaille-Chaluppen 2 vagere ned paa 2 Engelskmænd, som laa med samme.*³⁰ Det var tilsyneladende først og fremmest engelske fartøjer, der yndede at føre vagere.

Der er ingen tvivl om, at indtægterne fra Sundtolden var af stor vigtighed for kongeriget. Men det var faktisk ikke vagtskibenes primære rolle at sørge for at indkassere denne told. I slutningen af november 1771 modtog vagtskibschefen Peter Schiønning et brev fra Helsingørs toldkammer, hvori der stod, at man var bekymret for, *at der som sædvanlig paa denne Aarets Tid sneg sig adskillige Svenske Sildeskibe igiennem Sundet uden at clarere.*³¹ Derfor anmodede de vagtskibet om, at det skulle holde øje med disse sildeskibe. Schiønning svarede dagen efter, at han havde studeret sin vagtskibsinstruks nøje og ikke fundet nogen ordrer om, at han skulle holde øje med, om toldpligtige skibe klarerede sig. Men han syntes alligevel, at han skyldte toldkammeret at undersøge de nævnte skibe. Derfor udbad han sig en for-

27 KB, Schiøn. 10, 4to, Schiønning's dagbog for 8. august 1770.

28 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønning's dagbog for 17. september 1771.

29 Jakob Seerup, 2009, side 6f.

30 KB, Schiøn. 11-12, 4to, Schiønning's dagbog for hhv. 26. april 1770, 22. juni 1771 og 1. juli 1771.

31 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønning's dagbog for 18. november 1771.

mular af det pas, som skibene fik fra tolden, når de havde betalt deres told samt et aftryk af toldkammerets segl, som han kunne udlevere til vagtchaluppens kvartermester, så han kunne sammenligne dette med seglaftrykket på de nævnte pas. Nogle dage efter noterede Schiønning i sin dagbog, at han havde sendt vagtskibets chalup hen at krydse ud for Kronborg for at holde øje med, om nogle af de smaae Svenske Fiskerskibe vilde snige sig igiennem Sundet uden først at clarere sig.³²

Jagt efter desertører

På fæstningen Kronborg var et regiment indkvarteret. Der var desuden en anstalt for straffanger – slaver. Såvel slaverne som de menige soldater følte ofte trang til at flygte fra fæstningen. Når man opdagede, at der manglede en soldat eller en slave, blev der skudt et kanon-skud som signal til vagterne rundt om fæstningen og til vagtskibet, hvor travalliechaluppen altid lå klar på siden af skibet om natten, så man hurtigt kunne ro ud og lede efter desertører. Man ledte dels på den svenske side, hvor desertører ofte ville søge hen, hvis de havde held til at stjæle en båd. Dels ledte man også ud for Kronborg ved Lappegrunden, hvor desertørerne forsøgte at stjæle de fartøjer, der lå fortøjet der. Men da skuddet fra fæstningen af gode grunde aldrig lød, før man savnede soldaterne i deres logement, så havde disse ofte et stort forspring, og kunne allerede være

i Sverige, når skuddet lød. Så det var sjældent eller aldrig at travalliechaluppen lykkedes at fange nogen. Chaluppens rolle var derfor mere symbolsk end praktisk. Alligevel skulle en underofficer næste morgen møde hos kommandanten på Kronborg og melde, at chaluppen ikke havde fanget nogen. Skulle man være så heldig at fange desertøren, kunne chaluppens besætning regne med pæne drikkepenge fra kommandanten. Ofte viste det sig, at desertøren slet ikke var deserteret over Sundet, men blot var blevet i byen efter en lidt for våd aften.

Ud over travalliechaluppen rådede vagtskibet over et mere spinkelt bygget sidefartøj, der stod til disposition for kaptajnen. Chefschaluppen anvendtes, når kaptajnen skulle frem og tilbage til Helsingør fra skibet. Schiønning anbefalede, at sejl, årer, ror, etc. blev fjernet fra fartøjerne, når de lå ved skibet om natten. Det var for at hindre desertion, da det ofte var hændt, at matroserne havde taget et af fartøjerne og deserteret over til Helsingborg, og skåret de andre løs, så man ikke kunne følge efter ham med dem. Så lå skibet om morgenen uden fartøjer, og man måtte gøre signal med skud for at få et fra land til at komme ud. Når alting var taget ud af fartøjerne, gik det ikke så let for eventuelle desertører at få f.eks. årerne ned i båden, uden at det blev bemærket af den underofficer, der havde vagt. Om vinteren og sent om efteråret lod man for det meste chefschaluppen være inde, og nøjedes med at bruge travalliechaluppen, bortset fra, når kaptajnen skulle i land i officielt ærinde, hvor han skulle optræde "i stads" i den finere chefschalup.

32 KB, Schiøn. 11, 4to, Schiønnings dagbog for 23. november 1771.

Helsingør som ankerplads og havn

Selvom chaluppen ikke var afhængig af vindretningen og i princippet altid kunne komme frem og tilbage mellem skibet og havnen, var der dog ofte dage, hvor vejret gjorde det umuligt. Generelt var det nemmere at komme ind til land, end det var at komme ud til skibet fra land. Når vinden var østlig, var det let nok at komme ind til havnen, men svært at komme tilbage til skibet på grund af modvind. Men stod vinden i nord eller vest, var der gerne smult vand mellem skibet og Helsingør, da der her var læ. Schiønning skrev, at man endog med en hård kuling kunne ro i land. Man lagde ofte til ved teglovnene. Der var to af disse ovne, og man foretrak at styre efter den nordligste, hvor der var en lille bådebro. Man kunne også vælge at ro helt til "Snedker Stenen" – altså Snekkersten. Denne anløbsplads blev foretrukket, når vinden var vestlig eller nordlig. I sønden- eller østenvind var det problematisk at lægge til her pga. brænding, så fartøjet enten måtte hales på land eller straks ro bort igen.

Det var bestemt en fordel at være stedkendt, når man roede eller sejlede i farvandet ud for Helsingør. I hårdt vejr var havnen det farligste sted at gå ind med chaluppen. Her blev fartøjet let bordfyldt af de mægtige brændinger ved brohovedet, som man risikerede at blive slået til vrage på. Man kunne også risikere at ramme ved siden af åbningen, og så blev man slået til vrage på stranden i stedet. Man skulle helst sejle på skrå ind gennem havneåbningen, da man så beholdt en god vind i fokken til det sidste og heller ikke kom for meget tværs for brændingen. Schiønning skrev, at han havde

observeret, at det var sådan alle lodserne gjorde, når det var hårdt vejr. Hvis man i hårdt vejr gav fokken op og som sædvanlig ville ro lige ind i havnen, kom man i for lang tid på tværs for brændingerne og risikerede bordfyldning, kæntring og i sidste ende at blive slået til vrage mod broen eller på stranden. Helsingørs lille havn var blevet udbygget i midten af 1700-tallet. Før da fandtes der kun en bro eller mole ud fra byen. Da var problemerne med at ro frem og tilbage mellem byen og vagtskibet i hårdt vejr endnu større. I 1770'erne kunne man ligge sikkert i havnen med chaluppen. Kun mod øst var der en smal åbning, som mindre fartøjer kunne passere igennem.

Da Schiønning den 24. november 1770 havde været i land i Helsingør, skulle han om morgenen om bord med travalliechaluppen. Men båden mødte en hård sydøstlig kuling og hård søndenstrøm. I hård sø måtte fartøjet bovre ud til vagtskibet, dvs. krydse op mod vinden. Først klokken 12 nåede man frem til skibet. Undervejs gik rorpinden itu, og chaluppen blev læk i styrbords side. Det kolde vand løb ind, men ville ikke løbe ned i øserummet, da det var fyldt med frosset vand. Folkene måtte øse så godt de kunne, men den snart næsten halvt vandfyldte chalup lå tungere og tungere i vandet. Schiønning var ikke imponeret over roerne: *Nogle af Folkene græd da de kom til borde for den Kulde og det vaade de saa længe havde været i, ligesom de og frygtet for at drukne, thi saadanne Folk faar man ofte til Vagtskibene.*

Med disse besværlige sejladsforhold skete det jævnligt, at chalupsfolkene måtte blive i land.



Helsingørs red i 1739, der salutes for et flagsmykket svensk orlogsskib. Vagtskibet, den 30-kanoners fregat HØYENHALD, ses nærmest Kronborg i billedets midte.
(Gouache af Johan Jacob Bruun, Handels- og Søfartsmuseet)

The Roads of Elsinore in 1739. A Swedish naval vessel decked with flags is being saluted. The guardship, the 30-gun frigate HØYENHALD, can be seen closest to Kronborg in the middle of the picture.
(Gouache by Johan Jacob Bruun, Danish Maritime Museum)

Ved sådanne lejligheder fik hver mand udbetalt 8 skilling per døgn. Pengene fik de kontant hos rådmænd Dahl, der var Kongens kommissionær i byen i henseende til vagtskibet.

Orlogsmænd, som kun for en kort tid lå i Sundet og ikke havde noget ærinde i Helsingør, plejede at ankre på *Høye Reden*, som området $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$ mil fra byen kaldtes. Her var der plads nok til at drive lidt. Mindre fartøjer plejede at lægge sig på *Jyde Reden*, som farvandet

nær land ud for Snekkersten kaldtes. Her var der god holdebund for ankrene. Større koffardiskibe lagde sig gerne om sommeren på østkanten af Disken, men om efteråret noget vestligere nær den plads, hvor vagtskibet lå. Dette var ofte til stor ulejlighed, da de opankrede skibe af og til ragede i drift og stødte ind i det fast fortøjede vagtskib. Så kunne bovspryd og takkelage hurtigt blive filtret ind i hinanden, og der kunne gå dage med at få skibene adskilt

igen. I det hele taget var bundforholdene et problem på Helsingørs red, der var dårlig holdebund for de skibe, der ønskede at kaste anker, og dette kombineret med besværlige strømforhold forhøjede risikoen for at rage i drift.

Peter Schiønnings overordnede bedømmelse af Helsingørs Red var negativ. Han skrev, at det var "en slem Reed at ligge paa", som ikke kunne regnes for meget andet end en udhavn. Strøm og vind gik ofte imod hinanden, hvilket gjorde, at skibet lå og slingrede ubehageligt, så gjerne alle de ubefahrne er Søe Syge. Han mente, at sommermånederne kunne gå an, men vintermånederne var så meget desto værre og ubehageligere.

Admiralitetets øjne og ører

Blandt vagtskibets væsentligste opgaver var at fungere som efterretningscentral og udkigspost for Admiralitetet og centraladministrationen i København. Man var øjne og ører for myndighederne i København. Alt hvad der var "merkværdigt" – altså bemærkelsesværdigt, skulle meldes til Admiralitetet. Det kunne f.eks. være, når fremmede nationers eskadrer eller enkelte krigsskibe lagde sig for anker i Sundet eller passerede igennem Sundet på vej ind eller ud af Østersøen. Ved sådanne lejligheder forsøgte man at få udleveret lister over de ombordværende officerer. Det skulle også meldes, når danske orlogsskibe passerede gennem Sundet. Det kunne ofte være besværligt at komme ud af Sundet imod den fremherskende vestlige vind. Danske orlogsskibe måtte tit vende om og returnere til Helsingør, og dette måtte naturligvis også meldes tilbage til Kø-

benhavn. Disse nyheder blev sendt med den første post om morgenen.

En sådan rapport kunne være formuleret som følger:

Til Admiralitets og Commissariats Collegio,

Rapport fra Vagtskibschefen i Sundet, Capt: Schøning, at et svensk Orlogskiib og 2 Fregatter søndenfra der var kommet til Ankers.

Rapporteres underdanigst, at i Middags Kl: 12 er med en revet Mærseyls Kuling af Westen Vind et svensk Orlogskiib paa 60 Canoner og 2 Fregatter, hver paa 36 Canoner, sydenfra kommen her til Ankers i Sundet. De er for 8te Dage siden gaaet fra Carlskrone, nogle Dage haver ligget til Ankers under Dragøer, og agter sig til Jutaborg. Orlogskiibets Navn er Printz Wilhelm, commanderes af Cormmandeur Schoutzøn, og fahrer 150 Mand stærk – Fregatternes Navn ere Postillionen og Jegaren. Orlogskiibet saluterede Vagtskiibet med 4 Canon-skud, og blev igjen betakket med 3de -

Fregatten Søe Ridderen d: 1 May A° 1773 -Til Ankers i Øresund -

P Schøning

De orlogsmænd, som kom sydfra, kunne man holde udkig efter fra skibet, da de for det meste kunne ses på et par miles afstand. Men de, der kom nordfra, kunne man ikke se direkte fra skibet. Dem modtog man melding om fra udkiggen på Kronborg, så man kunne være forberedt på at modtage salut og have chaluppen



Fregatten SØERIDDEREN med 18 kanoner, bygget 1758, tjente som vagtskib i Sundet og på Storebælt i en del år. Peter Schiønning var chef for det i 1773. Afbildet i Frederik 5.s Atlas.

(Foto Det Kgl. Bibliotek)

The frigate SØERIDDEREN with 18 guns, built in 1758, served as a guardship in the Sound and the Great Belt for a number of years. Peter Schiønning was its master in 1773. Portrayed in Frederik V's Atlas.

(Photo, Royal Library, Copenhagen)

klar med en løjtnant om bord, der blev sendt ud til skibet for at hilse og stille en række standardspørgsmål. Løjtnanten spurgte om cheffens navn og rang, hvad var skibets navn, hvor mange kanoner det førte, hvor det kom fra, og hvor det skulle hen. Skibets flag viste nationaliteten og blev optegnet sammen med de

øvrige oplysninger i en rapport, der sendtes til København. Løjtnanten måtte sørge for, at der var nogen om bord i chaluppen, der beherskede fremmedsprog, hvis ikke han selv gjorde. Straks når han kom om bord, gratulerede han kaptajnen med skibets lykkelige ankomst og overbragte høflige komplimenter fra vagtski-

bets chef. Det var også almindeligt at sende besked om, når ostindie- og kinafarere passerede Sundet. Ud over løjtnantens besøg om bord, var det ikke kutyme for de danske søofficerer fra vagtskibet at aflægge visit om bord på de fremmede krigsskibe, der ankrede på Helsingørs red. Dels var der de evindelige sprogproblemer, dels affødte visitter kontravisitter, og så skulle man beværte fremmede officerer om bord på vagtskibet, hvor forholdene ikke var så fornemme eller komfortable, at man syntes, man kunne byde fremmede kolleger om bord.

Lister over vagtskibe og vagtskibschefer

Der er udarbejdet lister over vagtskibene på grundlag af et manuskript fundet i Søetatens Arkiv på Rigsarkivet (Søkrigskancelliet 1016b. "Sø-Enrollerings og Vagt-Skibenes Besætning af Officierer fra de ældste Tiider"). Oplysnin-

gerne i dette manuskript er sammenholdt med "Den Sorte Registrant", den oversigt over Søetatens skibe og fartøjer gennem tiderne, der er udarbejdet af personalet på Marinens Bibliotek og findes on-line på Orlogsmuseets hjemmeside. Herved har det været muligt at identificere langt hovedparten af fartøjerne med størrelse, type og årstal for stabelafløbning. Om vagtskibene i Sundet er der allerede publiceret en liste over skibene udarbejdet af G. Honnens de Lichtenberg dækkende perioden 1709-1857 i bogen *De Danske Stræder og Øresundstolden*, udgivet af Marinehistorisk Selskab i 1958.

De samlede lister over vagtskibene på Sundet fra 1678 til 1802, vagtskibene i Storebælt fra 1648 til 1806 og på Københavns Red fra 1689 til 1806 er under samling og vil fra begyndelsen af 2011 kunne læses på internettet via Statens Forsvarshistoriske Museer.

LITTERATURLISTE

Utrykte kilder

Det Kgl. Bibliotek, Håndskriftssamlingen:

Schiøn. 10. 4to, Schiønning's dagbog for 2. august 1770 og 27. november 1771.

Schiøn. 11. 4to, Peter Schiønning's journal for 5. juli 1771.

Schiøn. 19. 4to.

Schiøn. 41. 4to.

Schiøn. 57. 4to, Pensées Detachées.

Rigsarkivet, Søetaten, Mønsterskriveren ved søfolket, Resolutionsprotokol 1750-60.

Trykte kilder

Garde, H.G., 1835: *Dansk Søkrigshistorie*, bd. 3, Kbh.

Lichtenberg, G. Honnens de, 1958: *De Danske Stræder og Øresundstolden*, udg. af Marinehistorisk Selskab, Kbh.

Seerup, Jakob, 2005: "På Togt med Hvide Ørn til Christiansø" i *Bornholmske Samlinger* 2005.

Seerup, Jakob, 2005: "Peter Schiønning, Søofficer og dagbogsskriver", i *Personalthistorisk Tidsskrift* nr. 2., 2005.

Seerup, Jakob, 2009: "Søetatens flagføring i 1700-tallet – Vimpel, flag og gøs, stander, fløj og vager", i *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 4, 2009.

Guardships of the Royal Danish Navy in the 18th century

SUMMARY

The article explores the role of the Danish Navy's guard ships that almost every year were stationed at Copenhagen Roads, off Elsinore, and in the Great Belt during the age of sail. The author has scrutinized contemporary source material primarily from the Danish naval officer Peter Schiønning (1732-1813). His manuscripts and diaries remain a very valuable source of information regarding the routines and customs of the Navy in the 18th century. He was captain of the guard ship in the Sound in 1770-71.

Schiønning's diaries and manuscripts reveal how the guard ships commonly served as the first command for newly promoted captains, and even served as a sort of training ship for junior officers. Even though there was not much manoeuvring going on with guard ships, the post as captain still was demanding. The ships were manned with a crew only half the regular size of a standard complement. In addition to this many of the sailors who were ordered to serve on these ships were very discontent, because they only received a pay similar to what they would earn when serving at the Naval Dockyard in Copenhagen, rather than the much higher wages they would earn had they been serving on a ship on a regular cruise. In one instance we hear of a sailor who would rather commit suicide than serve on the guard ship in the Sound!

The guard ships were the primary authority of the port or roads where they were stationed. Merchant vessels as well as warships were obliged to salute them, and a lot of effort was put into answering the many gun salutes. Especially off Elsinore this was a tedious task. Foreign ships would regularly try to evade both the saluting ceremony and paying the Sound Toll. In such instances the sloop or barge of the guard ship was sent after the culprits, and when these ships were stopped they were fined with the cost of the shots fired at them! The guard ship would also regularly force merchant ships that were flying a pendant to take it down, as this was a prerogative

for warships only. A number of Russian and Swedish civilian transport ships would fly naval pendants anyway because they carried goods for their navies. This was only hesitantly accepted, because the Danish authorities were aware that it was probably often a device used by the Russians and Swedes to evade paying Sound Toll.

Every morning and evening the guard ships fired the morning or evening gun salute as a signal for other ships to lower their flags and light their lanterns. An interesting point regarding the gun salutes is explained in the article. Swedish ships would fire four shots passing through in one direction, and two shots when passing in the other direction. Danish guard ships would always salute a foreign warship with three shots, but in this way it was calculated that the number of shots fired by Danish and Swedish ships would add up in the end so that the one country would not "lose shot" to the other.

A number of examples of the guard ship's role as port authority are drawn from Schiønning's diaries. Disputes between officers and crewmembers of foreign merchant ships were resolved on board the guard ship, and cases might be resolved peacefully or by means of fining or flogging foreign sailors. The guard ship's barge was also used for patrolling for deserting soldiers or escaping convicts from Elsinore Castle which served both as a military barracks and a prison. The Castle took over the authority of the port whenever the guard ships were not present – usually during the winter.

The ships that were posted as guard ships in the three stations were most often a frigate of 30-40 guns in the Sound, a smaller frigate or sloop of 18-20 guns at Copenhagen Roads and in the Great Belt even smaller vessels were used such as snows of 6-8 guns. The guard ships of Copenhagen, the Great Belt and the Sound were the most continuous service of the Danish Navy in the age of sail and only ended with the abolition of the Sound Toll in 1858.

Dansk slavehandel – en underskudsforretning?

I 1765 fik den københavnske handelsmand Henning Frederik Bargum med kompagniet: "Det kongelige octrojerede danske guneiske Handelsocietet" oktroj på den danske slavehandel for 30 år. Kompagniet overtog driften af de danske handelsstationer på Guineakysten, skibe blev indkøbt og projektet kom i gang, men det kom ikke helt til at gå som planlagt. Efter ti år med store tab, lukkede kompagniet, men hvad var det, der gik galt, og hvorfor kunne Guineisk Kompagni, som det kom til at hedde, ikke få slavehandelen til at give et overskud?

For at besvare det spørgsmål, har forfatteren, der er museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet, her lavet en forsøgsvis gennemgang af kompagniets økonomi gennem årene 1765-77. Undersøgelsen beskæftiger sig med skibene, deres udrustning, indkøb af handelsvarer samt køb og salg af slaver, medens kompagniets sukkerhandel, ikke er inddraget i undersøgelsen.

Det skal også understreges, at da det kun er dele af kompagniets arkiv, der er bevaret, er undersøgelsen og de efterfølgende konklusioner selvfølgelig forbundet med en del usikkerhed. Ligesom yderligere gennemgang af de bevarede dele af arkivet vil kunne bringe nye oplysninger og regnskabstal for dagen, der vil kunne præcisere de økonomiske problemer yderligere.

Indledning

Vognen holdt ud for Amaliegade nr. 18. Vi ved ikke, hvad tid på dagen det var, men året var 1774, og det har nok været i begyndelsen af april. Dette fordi 2. april var sidste gang, hans underskrift optræder blandt de øvrige direktørers efter dagens direktionmøde i det kompagni, hvor han var overdirektør.¹ Han har nok været alene, da han kom ud og steg ind i den ventende vogn, for på trods af succes og stateligt palæ i Amaliegade var han i december 1766 blevet skilt fra sin hustru.²

Han var alene, hans kompagni var ved at gå fallit, om han selv var fallit, er usikkert. Men nu lukkede vognøren sig efter ham, og kuskens satte i gang. En af datidens mest fremtrædende erhvervsfolk, Henning Frederik Bargum, var nu – helst så stille som muligt, der var jo en del kreditorer – på vej ud af landet.

Henning Frederik Bargum var, indtil han forlod landet i 1774, anset som en af Københavns førende forretningsmænd. Han blev født i 1733 i København ud af en familie af handelsfolk og købmænd. Hans far var lærredshandler, og

1 Guineisk Kompagni nr. 1.

2 Nystrøm: *Luxdorph* vol. 1, side 290.

hans mors søster var gift med Carl Hieronimus Gustmeyer, en af byens førende tømmerhandlere. Familien Gustmeyer boede fornemt i en større ejendom, Ved Stranden i det nuværende nr. 14, som Gustmeyer for en pris af 5.000 rigsdaler (rdl.) i 1743 havde overtaget fra Sara Hedwig Schrader, enke efter borgmester Micael Worms.³

Med den baggrund faldt det naturligt, at også unge Bargum skulle gøre karriere inden for handel. Han blev derfor ansat i mosterens handelshus, og da gamle Hieronimus Gustmeyer døde i 1756, valgte enken at fortsætte firmaet. Bargum blev udnævnt til kompagnon og kom bl.a. til at forestå indkøbene i forbindelse med handelshuset Gustmeyers store leverancer af tømmer til orlogsflåden. I 1762 giftede han sig med datteren af huset, Barbara Eleonora Gustmeyer, og dermed var Bargum ikke alene kompagnon, men også svigersøn. At handle med tømmer var handelshuset Gustmeyers Enke, som det nu hed, væsentligste aktivitet, men Bargum var ung, fuld af initiativ og ville gerne udvide. Pr. 31. december 1760 blev han således General-Tobaksdirektør, og dermed overtog han monopolet på importen af tobak til Danmark.

At overdrage det monopol til den unge driftige og fremadstormende Henning Bargum vakte fra begyndelsen en del bekymring. Ikke blot blandt Københavns befolkning, men også inden for byens styre. Samtidigt med at Bargum overtog monopolet, skrev stadens 32 rådmænd da også en indsigelse over monopo-

let til kongen. Problemet var, at Bargum ifølge aftalen skulle betale 100.000 rigsdaler om året til Generaltoldkammeret for monopolet. Der var derfor en udbredt nervøsitet for, at den store afgift, samt Bargums ønske om også at tjene på monopolet, ville gøre tobakken så dyr, at det økonomisk ville gå hårdt ud over både byens tobakshandlere og den almindelige befolkning. Uroen bredte sig, og en protestskrivelse blev slået op på døren til Holmens Kirke. Byens politimester måtte rykke ud og berolige med en forsikring om, at byens befolkning fremover var sikret "lige så meget tobak for en skilling som tidligere."⁴

Den ny monopolindehaver fik dog ikke lang tid i stillingen. Et hurtigt opstået dårligt samarbejds-klima mellem Bargum og Generaltoldkammeret medførte, at Bargum allerede i marts 1761 igen blev frataget monopolet. Så det er nok tvivlsomt, om han overhovedet nåede at få importeret noget tobak.

I 1764 overtog Bargum franskmanden Douilhacs hattefabrik, og ved siden af det havde han også en fabrik, hvor man forarbejdede fiskeben til brug for damernes underskørter. Fiskebenene blev formet som store ringe, der dannede et klokkeformet stativ, som et lærredsskørt eller fiskebensskørt, som det hed, blev spændt ud over. Fiskebensstativer dukkede op i begyndelsen af 1700-tallet, og moden stammede fra Spanien, hvor det hed "vertugade".⁵ Fiskebens "klokken" brugtes dermed i forbin-

3 Trier, side 173.

4 Trier, side 176.

5 Andersen, side 29.

delse med et lærredsskørt, og da Bargums far, som nævnt ovenfor, var lærredshandler, er det ikke utænkeligt, at Bargum har overtaget virksomheden fra sin far.

Tobaksmonopolet gik som nævnt ikke så godt, og også senere skulle Bargum optræde i lidt uheldige roller inden for byens erhvervs- liv. I 1769 blev han således involveret i en lidt tvivlsom lånetransaktion, idet han, i samarbejde med handelsmanden Frederick de Coninck, fra handelskredse i Antwerpen havde fremskaffet et lån på 15.000 rdl.⁶ Dem lånte Bargum videre til understyrmænd Mouritz de With om bord i Asiatisk Kompagnis skib FREDENSBORG SLOT,⁷ der tog pengene med til Kanton. Uheldet var bare, at købmand Bildsted i København også gjorde krav på pengene. Ifølge dom i Hof- og Stadsretten vandt Bildsted og blev tildømt halvdelen af kapitalen, medens den anden halvdel blev tildømt kongen. Men hvad kunne det hjælpe, pengene var på vej til Kanton, hvor planen nok var, at de, med et moderne udtryk, skulle sættes i arbejde. For den slags var der i datidens Kanton store og profitable muligheder.

Efterhånden som forretningen blev udvidet, og der blev tjent flere penge, følte Bargum, at han og hustruen nok kunne bo noget mere standsmæssigt. I årene 1764-65 lod han derfor i Amaliegade og som nabo til Amalienborg opføre en ny ejendom til sig og familien. Det nuværende Amaliegade nr. 18. Et palæ, i dag

6 Nystrøm: *Luxdorph* vol. I, side 150.

7 Kay Larsens Arkiv. Det kongelige Bibliotek.

kendt som Det gule Palæ, i fransk rokokostil på tre etager og ni fag med høj kælder samt domestik-etage under det høje mansardtag. Palæet var tegnet af tidens store franske arkitekt Nicolas-Henri Jardin, der egentlig var i landet for at opføre Frederikskirken (nu Marmorkirken). Ved siden af det fik Jardin også tid til at tegne Sølvgades Kaserne, Almindelige Hospital i Amaliegade, nedrevet 1896, ligesom han indrettede Moltkes Palæ i Amalienborg. Så det var tidens førende arkitekt, der byggede standsmæssigt til en af byens førende handelsmænd. En forretningsmand der kendte sin værdi, en karismatisk person der var om sig og fik ideer. I dag ville vi kalde ham en rigtig "iværksætter" – om end af den kreative slags. Lidt for kreativ måske, og det var nok det, der i 1764, det år han flyttede ind i sit nyopførte palæ og befandt sig på toppen af sin karriere, medførte, at han og svigermoder Gustmeyer besluttede sig for at gå ind i en helt ny branche – de ville være slavehandlere!

Den danske slavehandel før 1765

Den danske interesse for at handle på Guineakysten blev indledt i 1625, da Christian IV for en periode af otte år gav et konsortium ledet af hollænderen Jan de Willum, der i 1616 også havde været initiativtager til oprettelsen af Det ostindiske Kompagni, monopol på den danske handel på Guineakysten, Brasilien, Vestindien og Virginia.

Det kom der nu ikke meget ud af, og først under Frederik den III, hvor monopolet var givet videre til den københavnske handelsmand Jens Lassen, fik man afsendt det første danske



Det gule Palæ blev i 1765 opført til den unge fremadstormende handelsmand Henning Frederik Bargum, der samme år flyttede ind i sit nye palæ, tegnet af tidens store arkitekt Nicolas-Henri Jardin. Små ti år fik Henning Bargum i sit palæ, så gik han fallit, efter at han med Guineisk Kompagni havde involveret sig i slavehandel på Guineakysten. I 1774 forlod Bargum landet og efterlod sig et kompagni, der var på vej mod konkurs.

Hans efterladte palæ blev i 1810 overtaget af kongehuset som gæstebolig for kongehusets slægtninge, og siden 1983 har bygningen huset Hofmarskallatet.

(Foto Kirsten Jappe for Handels- og Søfartsmuseet)

The Yellow Mansion erected in 1765 by the young up-and-coming merchant Henning Frederik Bargum, who in the same year moved into his new mansion, designed by one of the great architects of the time, Nicolas-Henri Jardin. Henning Bargum had less than ten years in his mansion before going bankrupt after getting himself and his Guinean Company involved in the slave trade on the Guinean coast. In 1774 Bargum left the country leaving behind a company bound for bankruptcy. In 1810 his abandoned mansion was taken over by the Danish Royal Family as a guest residence for their relatives. Since 1983 it has been the domicile of the Lord Chancellor's Office.

(Photo Kirsten Jappe for the Danish Maritime Museum)

skib til Guineakysten. Skibet, NELDEBLADET, blev dog ikke sendt efter slaver, men efter guld, elfenben, palmeolie og sukker. Rejsen forløb godt, den gav overskud, og importen af det sukker, skibet medbragte, bevirkede, at man bag Børsen, måske noget optimistisk, opførte Københavns første hus til forarbejdning af importeret råsukker. Af guldet blev der i 1657-58 præget nogle gulddukater. Også i andre europæiske lande begyndte man at præge mønter af det guld, man fik fra Guinea. Således også i England, men de første engelske guldmønter, guineas, blev ikke præget før 1663.

I årene efter gled Jens Lassen ud af handelen på Guineakysten, der blev overtaget af et konsortium med base i Glückstadt. Flere skibe blev sendt af sted, og fra 1657 fik man også de første forter på kysten. Glückstadtkompagniet havde dog besvær med at få handelen til at give overskud. På papiret så det udmærket ud, omkring 2-3 skibe blev afsendt hvert år med en last indkøbt i enten Amsterdam eller Hamburg.⁸ Værdien af de medsendte laster lå på omkring 10.000 rdl. om året, og fortjenesten på de varer, skibene brage hjem: sukker, enten fra São Tomé eller Vestindien, samt guld, elfenben og palmeolie, indbragte, efter at udgifter til skibe, udrustning og besætninger var trukket fra, omkring 100 %.

Det var i heldigste tilfælde, for priserne på returlasten svingede med tilførslen. Danmark var jo ikke det eneste land, der handlede på Guineakysten, så det var ikke altid, fortjenesten lå helt så højt som håbet. Dertil kom, at

op imod 25 % af kompagniets skibe blev ramt af havari og forlis. Uanset de tab og størrelsen af handelsaktiviteterne, så lå udgifterne til forter og administration på kysten af Guinea fast og var årligt på ca. 13.000 rdl. I 1672 måtte Glückstadtkompagniet da også give op og anmode kongen om at overtage de forter, kompagniet havde erhvervet på Guineakysten.

Året før havde Christian V givet oktroj til et nyoprettet Vestindisk Kompagni. Samme år, som Glückstadtkompagniet gav op, erhvervede dét kompagni St. Thomas, Danmarks første besiddelse i Vestindien. Ideen bag oprettelsen af et vestindisk kompagni og erhvervelsen af en ø i Vestindien var, at man ved hjælp af importerede slaver fra Afrika, for salg til øens nyetablerede plantageejere, ville etablere en produktion af råsukker for eksport. Det var derfor også nærliggende, nu da Glückstadtkompagniet havde givet op, at samle de to aktiviteter, der tilsammen skulle sikre sukkerproduktionen – slavehandelen og transporten af sukker – under et og samme kompagni.

Aktionærerne i Vestindisk Kompagni var nu ikke meget for den idé, men på kraftig "opfordring" fra majestæten selv, der jo var blevet den "lykkelige" ejer af nogle forter på Guineakysten, indvilgede man. I 1674 gik københavnske købmænd med interesser i handelen på Afrika ind i Vestindisk Kompagni, der fra da af kaldtes Vestindisk-guineisk Kompagni.⁹

Med den nye kompagnimæssige sammenkædning af forterne på Guineakysten og de

8 Justesen, side 326.

9 Feldbæk (1986), side 364-365.

nye besiddelser i Vestindien kom den danske slavehandel for alvor i gang. Nu drejede det sig ikke mere om at sejle afrikanske varer fra Guineakysten til København, men om at få sendt nogle slaver over på den anden side af Atlanten, så den profitable sukkerproduktion kunne komme i gang. Skibene fik stadig elfenben, guld, palmeolie og forskellige træsorter med som handelsvarer, men hovedvaren var fra nu af slaverne, der skulle til Vestindien, og sukkeret, der skulle sejles hjem til forarbejdning og salg i København.

Hvornår det første danske slaveskib blev sendt af sted, er usikkert, men det første danske slaveskib, vi rigtigt ved noget om, var ejet af ingen ringere end generaladmiral Cort Adeler. Skibet DEN FORGYLDTE ØRN fik i 1673-75 søpas for to rejser til Guineakysten og derfra til Vestindien med slaver. I årene efter fulgte flere skibe, hvoraf vi kan nævne FRIEDERICH, der var norsk, KØBENHAVNS BØRS, HOLGER DANSKE, CHRISTIAN V, SPERA MUNDI, JOMFRU MARGRETHE, NORDSTJERNEN, FORTUNA, og HOLSTEN.¹⁰

For perioden 1660-99 har vi kendskab til omkring 30 danske og norske skibe, og i alt blev der i denne første periode af dansk-norske skibe fragtet ca. 6.000 slaver til Vestindien. I de efterfølgende år fra 1700 frem til 1734 gik aktiviteten noget tilbage. Kun 17 skibe blev afsendt med ca. 5.000 slaver. Dertil skal dog lægges en lang række "interlopers", dvs. udenlandske skibe, der handlede ulovligt på kysten.

10 Hernæs, side 189-190.

Det var langt fra alle af de i alt 11.000 afskibede slaver, der nåede frem til Vestindien. For i disse første 60-70 år af den danske slavehandel omkom op imod 25 % af slaverne på rejsen over Atlanten. I årene mellem 1698 og 1734 steg købsprisen for en slave på Guineakysten fra ca. 30 rdl. til ca. 80 rdl. Så hvis man sætter den reelle gennemsnitspris til ca. 40 rdl., så svarer et tab på 25 % af slaverne, ud af en samlet mængde på 11.000, til et økonomisk tab i størrelsesordenen ca. 110.000 rdl.

Også når det gjaldt skibenes drift, havde man uheld. I alt rådede Vestindisk-guineisk Kompagni over tyve skibe, og af dem forliste de otte: GYLDENLØVE i 1702, CRON PRINTZEN i 1706, CHRISTIAN V og FREDERIK IV begge i 1710, CHRISTIANSFORT i 1713, JOMFRU ALETTE i 1717, SALVATOR MUNDI i 1729 og CHRISTIANSBORG i 1730.¹¹

Tabene ved forlisene var store, men også mange af de rejser, der blev gennemført, gav tab. Fra 1727 begyndte kompagniets ledelse da også at overveje, om det ikke ville være en fordel helt at trække sig ud af den tabsgivende slavehandel og koncentrere kræfterne om den mere givtige sukkerhandel. Ledende modstandere af involveringen i slavehandel, var kompagniets to bogholdere, Peder Mariager samt Frederik Holmsted. Sidstnævnte var fra 1734 også borgmester i København. I første omgang kom de to ikke igennem med deres ønske. Kompagniets ledelse besluttede at fortsætte, og gennem de næste tre år blev der investeret yderligere 200.000 rdl. i slavehandelen, men

11 *The Danish West Indies* side 152.

uden at det blev bedre. Tabene på nogle af skibene var store, som KØBENHAVNS BØRS, der i 1697 havde et tab på 4.941 rdl., eller CHRISTIANUS QUINTUS' første togt 1699: 24.189 rdl. og andet togt i 1704: 32.684 rdl. Tabene løb op, og ifølge en oversigt udarbejdet af Holmsted og Mariager havde kompagniet frem til 1733 haft et nettotab på 339.138 rdl.¹²

I 1734 gav også LAARBURG GALLEJs rejse underskud. Skibet nåede frem til St. Thomas med kun 242 slaver tilbage af en last på 443. Udgifterne til skib, vedligeholdelse, udrustning samt forsikring løb op i 55.554 rdl., medens indtægterne med de få slaver, der nåede frem, kun blev 50.857. Tabet var dermed 4.697 rdl. eller lige ved 8,5 %. Efter det tab gik tre af kompagniets direktører og tre af hovedaktionærerne ind for, at kompagniet skulle trække sig fra slavehandelen. En afstemning blev afholdt, og af de afgivne aktionærstemmer stemte 134 for at trække sig ud af slavehandelen, 27 afstod fra at stemme, og kun 22 stemte for at fortsætte. Dermed var Holmsted og Mariagers forslag vedtaget.¹³

Generalforsamlingen besluttede, at Vestindisk-guineisk Kompagni fortsat skulle betale for forternes administration og opretholdelse, men at man ikke fremover ville deltage i slavehandelen. Det blev derefter tilladt indbyggerne i Vestindien, i samarbejde med andre nationers slavehandlere, at indføre slaver til Dansk Vestindien, mod at de betalte en afgift på 8 rdl. pr. slave til kompagniet.

12 Nørregaard, side 149-159.

13 *The Danish West Indies* side 153-154.

At sikre tilstrækkelige leverancer af slaver til Dansk Vestindien ved hjælp af aftaler med fremmede nationers slaveskibe viste sig hurtigt ikke at kunne sikre det nødvendige antal slaver. I 1745 indgik kompagniet derfor en aftale med en række Københavnske redere om, at de skulle sikre overførslen af slaver til Dansk Vestindien. For at sikre dem blev der i 1747 nedlagt forbud mod at andre end de, der var godkendt af kompagniet, måtte handle på Guineakysten og Dansk Vestindien.

Det stod dog hurtigt klart, at heller ikke denne nye organisering af den danske slavehandel var i stand til at levere et tilstrækkeligt antal slaver til Vestindien, hvor besiddelserne i 1718 var blevet udvidet med den lille ø St. Jan og i 1733 med St. Croix, den største af de tre øer, og den der havde størst behov for tilførsel af slaver.

I 1747-48 overførte danske slaveskibe ca. 1.600 slaver, hvoraf en del var købt uden for de danske forter, og kun ca. 50 % af dem var leveret fra hovedfortet Christiansborg.¹⁴ Det kneb med leverancerne, og flere skibe kom ud for uheld. I 1747 forliste slaveskibet GREVINDEN AF LAURVIGEN på udrejsen ved den hollandske ø Amerland, i 1751 forsvandt fregatten SORGENFREY sporløst mellem Vestindien og København, og i november 1752 forliste PRINCESSE WILHELMINA CAROLINA ved Jyllands vestkyst. Året efter var der slaveoprør om bord på PATIENTA, hvorved 175 slaver gik tabt.

14 Justesen, side 369.

Det kan da heller ikke undre, at plantagejerne på Vestindien gennem længere tid havde været modstandere af det monopol, Vestindisk-guineisk Kompagni havde, men staten var imod at ophæve det, før end man havde fundet nogle, der var villige til at overtage forterne og ikke mindst betale driftsomkostningerne for dem.

I juli 1754 efter forhandlinger indvilgede staten så i at overtage Vestindisk-guineisk Kompagni. For at finansiere købet udstedte staten obligationer til en værdi af 2.240.000 rdl., hvorefter staten overtog kompagniets aktier til pålydende værdi, og det selv om kursen kun var 60 % af pålydende.

At selskabets generalforsamling i juli 1754 godkendte den aftale, kan næppe forbavse, og dermed blev den vestindiske og den guineiske handel, som siden 1672 havde været samlet i et kompagni, igen adskilt. Handelen på Guineakysten blev derefter givet fri for alle danske undersætter, medens administrationen af forterne på Guineakysten blev lagt sammen med administrationen af de Vestindiske Øer i Vestindisk-guineisk Rente- samt Generaltoldkammer. Kompagniets handel, deltog staten ikke i, men overlod den til private københavnske redere.

I de næste ti år blev der afsendt omkring 30 skibe med i alt ca. 8.600 slaver, hvoraf ca. 6.700 nåede levende over Atlanten. Dermed var det lykkedes at sænke antallet af slaver, der mistede livet under overfarten, fra 25 % til ca. 22 %.¹⁵ Det var dog ikke nok til at holde

øerne forsynet med slaver, og samtidigt med importen fra Guineakysten blev der også importeret slaver fra både Nordamerika og andre øer i Caribien. I 1757 blev der således til Christiansted på St. Croix importeret i alt 1.544 slaver, hvoraf kun de 576 blev leveret af danske slaveskibe.¹⁶

Det var dermed tydeliggjort, at organiseringen af den danske slavehandel og leverancerne af slaver til Dansk Vestindien var meget utilfredsstillende, da i 1764 en kendt og succesrig københavnsk forretningsmand ved navn Henning Bargum pludselig kom med et tilbud – et tilbud det var meget svært at afslå!

Det kongelige oktrojerede danske guineiske Handelssocietet

Hvorfor han gik ind i den transatlantiske slavehandel, kan nok undre. De hidtidige resultater af den danske slavehandel kan ikke have virket tillokkende. Det er da også hævdet, at han via forbindelser i udlandet havde fået oplyst, at slavehandel under de rette omstændigheder kunne give en meget stor fortjeneste. Hvis det er tilfældet, har oplysningerne nok været lidt usikre, for også den slavehandel, der blev udført af f.eks. Storbritannien og Holland, kunne være en noget usikker forretning. Hvad kan undre endnu mere er, at han også fik sin svigermor, den gamle Gustmeyer, med og det så meget, at personerne bag den aftale – eller oktroj – der blev lavet med staten, omtaltes som Gustmeyers Enke og Bargum.

15 Beregnet ud fra Hernæs: *Slaves, Danes and African Coast Society* Appendix 3 side 256-257.

16 Hernæs, side 203.

Det gik da heller ikke, som det indledningsvis anføres ovenfor, efter planen. Bargum gik fallit og måtte i 1774 med nogen hast forlade landet. Men hvad var det, der gik galt for Guineisk Kompagni eller Det kongelige oktrojerede danske guineiske Handelssocietet, som var kompagniets fulde og korrekte navn?

Ifølge den oktroj, kompagniet og staten blev enige om, som løb fra 18. marts 1765, fik kompagniet en aktiekapital på 130.000 rdl. fordelt på 130 aktier a 1.000 rdl. Oktrojen blev først givet for en periode af 20 år, men i 1767 blev den forlænget med 10 år, og samtidigt blev aktiekapitalen hævet til 176.500 rdl. I de 30 år havde kompagniet tilladelse til toldfrit at importere de nødvendige handelsvarer, der skulle bruges ved opkøb af slaver. Den hidtidige told på 8 rdl., ved salg af slaver i Vestindien, der siden var sænket til 4 rdl., faldt nu helt væk, idet Gustmeyers Enke og Bargum for de 30 år, oktrojen lød på, fik lov til at indføre slaver toldfrit.

I Vestindien skulle slaverne sælges, og derefter skulle det sukker, kompagniet modtog som betaling for slaverne, sejles til København, hvor det skulle forarbejdes på kompagniets eget sukkerhus. Som yderligere støtte til det arbejde lovede oktrojen en eksportpræmie på 5 % af hver 500 t eksporteret sukker.

Til at lede kompagniet skulle der ud over hoveddirektøren, der var Bargum selv, udnævnes tre meddirektører. De tre skulle vælges blandt kompagniets hovedaktionærer, de skulle alle have mindst fire aktier i kompagniet, deres årsløn blev sat til 200 rdl. om året be-

gydende fra 1. januar 1767, og det blev sikret, at deres maksimumsløn aldrig måtte overstige 250 rdl. om året.

Hoveddirektøren skulle ikke have løn, men han glemte nu ikke sig selv. Ifølge oktrojen skulle hans løn være en bonus på 2 % af alt det, kompagniet købte eller solgte i Europa.

Tilbage var så forholdene på Guineakysten med en række forter, som kongen havde overtaget fra Vestindisk-guineisk Kompagni. Det største var fortet Christiansborg, men dertil kom fortet Fredensborg foruden nogle mindre handelsloger.

Under Vestindisk-guineisk Kompagni havde de årlige udgifter til forternes administration ligget på omkring 30.000 rdl. om året.¹⁷ De udgifter påtog det nye kompagni sig nu at overtage, og det på trods af, at de ikke fik monopol på handelen, idet alle danske undersåtter fortsat frit skulle kunne besejle de danske forter og loger. Kompagniet fik dog med sin toldfrihed, eksportpræmie og styring af forterne en fortrinsstilling. Alligevel kan det undre, at man gik med til det. De 242 slaver LAARBURG GALLEJ i 1734 havde med til Vestindien, blev solgt for 26.658 rdl. eller 110 rdl. pr. slave. Det vil sige, at årlige udgifter på f.eks. 30.000 rdl. til forternes vedligeholdelse og administration svarede til salgsprisen på ca. 272 slaver. Hvis man skal tage højde for de slaver, der måtte forventes at omkomme under overfarten, skulle der i alt afskibes omkring 332

17 Nørregaard, side 202.



Det her viste slaveskib, fregatten FREDENSBORG, blev bygget i 1777 til Den kongelige Guineiske Handel, hvorfra det i 1781 blev overtaget af det nyetablerede Østersøisk-guineisk Kompagni. Her er tale om et typisk slaveskib, med store kuldsejl, der kunne bringe lidt ventilation ned på slavedækkene. Slaverne er, som de plejede under overfarten, oppe på dækket for at blive luftet. De er dog under bevogtning, og der er barrikader tværs over skibet, ligesom der er udsædelt net langs med rælingen for at forhindre slaverne i at springe overbord.

(Akvarel i privateje)

The slave ship, the frigate FREDENSBORG, shown here was built in 1777 for the Royal Guinean Trade, from whom it was taken over in 1781 by the newly established Baltic-Guinean Company. It is a typical slave ship with a wind sail that could bring a little ventilation down to the slave decks. As was usual during the voyage the slaves are up on deck getting some air. They are, however, well-guarded inside barricades across the ship and with a net stretched out along the railings to prevent them jumping overboard.

(Watercolour privately owned)

slaver fra Guineakysten, før administrationen af forterne var dækket ind.

Det svarer, med det gennemsnit på 215 slaver pr. skib, vi har i perioden 1755-65, til 1 ½ slavelast, og så er der ikke taget højde for slavernes indkøbspris og andre omkostninger.

En forklaring på, at Bargum, på trods af kalkulationer som ovenstående alligevel kastede sig ud i slavehandel, kan være, at han ikke så meget regnede med, at hans egne skibe skulle sejle det nødvendige antal slaver over til øerne, men mere at forterne skulle levere slaver til en

lang række skibe både danske og udenlandske. Det er en mulighed, og senere kom der, som vi skal vende tilbage til nedenfor, en aftale i stand mellem kompagniet og et franske rederi, men leveringen til de franske skibe begyndte ikke før 1770. Så en aftale om det, har næppe været på plads, da Gustmeyer og Bargum i 1765 underskrev oktrojen og overtog forterne samt deres udgifter.

Skibene og deres udrustning

Efter at oktrojen var skrevet under, begyndte opbygningen af det nye kompagni. En række skibe blev indkøbt; det var fregatterne CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG, snauskibene LEONORA, ADA og QUITTA samt paketbåden FORTUNA.¹⁸

Så vidt vi kan spore det, blev de alle indkøbt brugt, men vi har kun købsprisen på et af dem, og det er fregatten FREDENSBORG, ex. PRINTZ CHRISTIAN, på 139 læster (ca. 325 tons), der blev indkøbt for en pris af 5.226 rdl.¹⁹

Kun ca. 38 rdl. pr. læst, det var billigt! Fra 1779 har vi en række byggetegnskab, og selv

om det er 12 år senere, så ligger nybygningsprisen for et skib bygget i København på omkring 143 rdl. pr læst.²⁰ I Guineisk Kompagnis arkiv findes et tilbud fra oktober 1771 på en paketbåd leveret til kompagniet. Båden, der skulle indsættes i kystfart på Guineakysten, var på 18 læster, og tilbuddet fra skibsbygmester Ole Høyer lød på 90 rdl. pr. læst.²¹

Efter leveringen blev FREDENSBORG repareret for 1.604 rdl., og dermed kom den samlede købspris op på 6.829 rdl. eller ca. 50 rdl. pr. læst. Hvis vi for de øvrige skibe, som Bargum fik leveret, regner med, og det uagtet den meget billige pris for FREDENSBORG, at prisen for et "second hand" skib var ca. 50 % af prisen for den bestilte paketbåd, og købsprisen på FREDENSBORG her sat til 50 rdl. pr. læst, så får vi, at CHRISTIANSBORG, der var på 96 læster, har koster 4.800 rdl. Medens ELEONORA, ADA og QUITTA, der alle var på ca. 70 læster, har kostet ca. 3.500 pr. stk. FORTUNA, der nok var noget mindre, har jeg ud fra beregninger af antallet af slaver, skibene havde med (se nedenfor afsnittet Salg af slaver til Guineisk Kompagni), sat til 60 læster, hvilket giver en købspris på 3.000 rdl. Den nybyggede paketbåd kostede 1.620 rdl. Om den blev leveret, ved vi ikke med sikkerhed, men da det lyder sandsynligt, at kompagniet har haft en mindre båd i fast kystfart ved forterne og handelslogerne på Guineakysten, er den taget med. I alt har de seks skibe dermed

18 En snau er et briggriget, oftest tomastet, handelsskib, med en tynd mast sat op lige agten for agtermasten. Snaumasten er nederst fastgjort på dækket og øverst i godset ved langsallingerne. På snaumasten sættes snausejlet, der er et gaffelsejl uden bom langs underkanten. Derved kunne sejlet ikke være længere end til skibets agterkant, da det ellers ikke kunne spændes ud. En brig havde gaffelsejlet sat med en bom langs underkanten, og sejlet kunne derved være længere end skibet og række et stykke ud agten for spejlet.
En paketbåd er et skib til transport af fragt og passagerer efter en fastlagt fartplan.

19 Guineisk Kompagni nr. 49.

20 Klem, Vol. 1 side 182-183.

21 Guineisk Kompagni nr. 11.

stået Gustmeyer og Bargum i ca. 22.000 rdl. Da udgangspunktet er til den billige side, skal tallet nok tages som en minimums pris.

I alt rådede Guineisk Kompagni over seks skibe, der i alt foretog 15 rejser. Dertil kommer nogle mindre skibe, som den her nævnte paketbåd, skibe vi ikke har oplysninger om. Af de seks skibe nåede FREDENSBORG kun en rejse, da den forliste ved Tromøy i Norge i december 1768 på vej hjem fra Vestindien. QUITTA foretog kun en rejse, det var ned til Guineakysten, hvor den blev indsat i den lokale handel mellem de danske forter, hvorefter skibet i marts 1773 sejlede direkte hjem fra Guineakysten til København uden anløb af Vestindien.²²

Efter at skibene var indkøbt, og før de blev sendt ud på de forestående rejser, skulle de efterses og repareres. Dernæst skulle de udrustes til den forstående rejse. En gennemsnitsudrustning kunne bestå af navigationsinstrumenter, kirurgiske instrumenter, tømmer til brug for evt. reparationer, reservesejl samt lærred til nye sejl, tovværk, tjære, søm og værktøj. Dertil kom så den forplejning, der skulle med til besætningen: saltet kød, flæsk, pølser, brød, mel, byggryn, bønner, lys, kul, brænde, smør, vand, vin, øl og brændevin for at nævne nogle af de væsentligste varer. For FREDENSBORG løb regningen for reparation og udrustning op i 13.565 rdl. Dertil kom 3 måneders hyre til besætningen a 272 rdl. pr. måned (tabel 1).

Tabel 1. Regnskab i rigsdaler for alle seks skibe for perioden 1767-77

	Pris for skib	Pris for klargøring og udrustning
FREDENSBORG		
Indkøb af skib	5.226	
Reparation og udrustning: 1767-68		13.565
CHRISTIANSBORG		
Indkøb skib 50 rdl. pr. læst	4.800	
Reparation og udrustning 1766-67		6.736*
Reparation og udrustning 1768-70		9.845
Reparation og udrustning 1771-72		6.736*
Reparation og udrustning 1774-76		6.736*
ELEONORA		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.450	
Reparation og udrustning 1766-68		7.112
Reparation og udrustning 1768-71		4.424
Reparation og udrustning 1772-74		8.069
ADA		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.450	
Reparation og udrustning 1767-69		6.436
Reparation og udrustning 1770-71		6.736*
Reparation og udrustning 1771-72		6.736*
Reparation og udrustning 1773-75		4.131
Reparation og udrustning 1775-77		6.736*
QUITTA		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.450	
Reparation og udrustning 1770-73		3.213
FORTUNA 1772-75		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.000	
Reparation og udrustning		3.833
Ukendt skib 18 læster a 90 rdl. pr. læst	1.620	
Div. skibe i alt samt reparation og udrustning	24.996	101.044

De med * mærkede tal er for rejser, hvor jeg endnu ikke har fundet regnskabsoplysninger. De er derfor udregnet ud fra et gennemsnit, for de tal vi har (*Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 49, 50, 51, 52, 62, 65, 67, 68 og 69*).

I ovenstående opgivelser er reparation og udrustning slået sammen. Hvor kilden oplyser, at de også inkluderede tre måneders hyre til besætningen, er det tal trukket ud. I alt når vi dermed frem til, at Bargum til indkøb af skibe og klargøring med reparation og udrustning i alt har haft omkostninger på ca. 126.490 rdl.

²² Guineisk Kompagni nr. 122.

Hyreregnskaber

Til udrustningen af et skib kom også mandskabet og den hyre, de skulle have. Hyren om bord på et slaveskib og i den øvrige danske handelsflåde lå stabilt gennem det meste af 1700-tallet. Kaptajnen havde en månedshyre på 24 rdl., overstyrmanden og overtømmermanden fik 16 rdl., og derefter fulgte resten af mandskabet. Matroserne lå gerne fra 4 til 5½ rdl., letmatroserne på 3 til 3½ rdl. og skibsdrengene omkring 2 rdl.

Før afrejsen fik mandskabet tre måneders hyre på forskud. Dem kunne de så enten få med på rejsen, eller familien i land fik dem, så de havde noget at leve af, medens manden var væk. De opgivne lønninger lyder ikke af meget, men alligevel løb den samlede månedshyre for Guineisk Kompagnis slaveskibe normalt op i omkring 200 rdl eller mere. For FREDENSBORG lød den på 272 rdl. For CHRISTIANSBORG var den 218 rdl., og selv for det betydelige mindre snaskib ELEONORA løb den op i 175 rdl.

Slaveskibe havde, sammenlignet med andre skibstyper, en meget stor besætning. For engelske slaveskibe har man således udregnet, at et slaveskib målt i forholdet tons skib/pr. mand havde fire tons skib pr. besætningsmedlem, medens et almindeligt handelsskib havde 11 tons skib for hvert besætningsmedlem.²³ For Danmark var tallene nogenlunde de samme. Indtil nu har jeg kun fundet størrelsen af besætningerne for CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG. Hvis de gøres op, når man

frem til, at de havde 7,5 tons skib for hvert besætningsmedlem. Hvis vi udvider antallet af slaveskibe, og tager alle de skibe, hvor vi har både tonnage og størrelsen på besætningerne frem til 1779, når vi frem til stort set samme tal, nemlig 7 tons skib pr. besætningsmedlem. Tager vi så en række skibe fra andre farter, og her er valgt en Ostindiensfarer samt fem Vestindiensfarer, når vi frem til et forhold, der siger 13,5 tons skib pr. besætningsmedlem. Det vil altså sige, at sammenlignet med en Vestindiensfarer, havde et slaveskib en besætning pr. ton skib, der var næsten dobbelt så stor.

Årsagen til den store forskel er ikke svært at finde. Slaveskibene var at anse som fangeskibe. Det krævede et rimeligt stort mandskab at holde en last slaver i skak, ikke mindst i tilfælde af uro eller oprør, hvad f.eks. skete om bord på CHRISTIANSBORG i februar 1775.

Dertil kom, at en slaverejse ofte var en rejse af meget lang og ofte også usikker varighed. Først ned til Guineakysten; det tog i gennemsnit 136 døgn. Derefter et ophold på Guineakysten, der kunne vare fra to måneder til et år, gennemsnittet lå på seks måneder, medens man fik slaverne indsamlet og ført om bord. Så fulgte rejsen over Atlanten med slaverne, det tog gerne 3½ måned, og endelig ophold i Vestindien, i gennemsnit tre måneder. Til sidst kom så hjemrejsen til København, der normalt også tog tre måneder.²⁴

23 Minchinton, side 222-223.

24 Rejsetiderne er fra Erik Gøbel: "Dansk Sejlads på Vestindien og Guinea".



Bernt Jensen Mørch, skipper fra Christianshavn, der sejlede med slaver fra Guineakysten. B.J. Mørch var født i 1729. Da han var omkring 16 år, stod han til søs, og i 1755 tog han borgerbrev som skipper i København. Hans første rejse som skipper var med slaveskibet EBENEZER til Guineakysten i 1756. Derefter fortsatte han i farten på Guinea, og i 1766-67 førte han fregatten CHRISTIANSBORG på rejse til Guineakysten og Vestindien. I 1777 døde Bernt Jensen Mørch under ophold på Guineakysten, formentlig efter en østersforgiftning.

(Akvarel Handels- og Søfartsmuseet)

Bernt Jensen Mørch, a skipper from Christianshavn, who sailed with slaves from the Guinea coast, was born in 1729. When he was around 16 years old he went to sea and in 1755 he got his trade licence as a skipper in Copenhagen. His first voyage as skipper was with the slave ship EBENEZER to the Guinea coast in 1756. After that he continued in the Guinea service and in 1766-67 he skippered the frigate CHRISTIANSBORG on a voyage to the Guinea coast and the West Indies. In 1777 Bernt Jensen Mørch died during a stay on the Guinea coast, probably from food poisoning after eating oysters.

(Watercolour Danish Maritime Museum)

Opholdet på Guineakysten var det værste og kostede mange besætningsmedlemmer livet. Skibene lå for svaj ud for kysten, så tæt at malariamyggen kunne nå ud til dem. Foruden malaria var der gul feber, yaws, der kunne kendes på sine store skorpede sår, og ormesygdomme som bilharziose, guineaorm og lungeorm. Hvis man var heldig, kunne man nøjes med calabarhævelse – det var også en orm, men trods alt mere venligtsindet. Dertil kom varmen, råddent vand og fordærvede fødevarer.

Efter opholdet på Guineakysten fulgte så med en besætning, hvoraf mange var enten syge eller rekonvalescenter, turen over Atlanten. Den tilbragte besætningen på dækket og det uanset vejret, idet slaverne havde overtaget mellemdækket. Det krævede sin mand, og i gennemsnit kostede en slaverejse da også omkring 33 % af søfolkene livet.²⁵ De mange søfolk, der omkom, skulle indregnes, når man i København skaffede besætninger til slaveskibene. Der skulle jo gerne være folk nok til at sejle skibet hjem til København. Vi har da også flere eksempler på udenlandske søfolk eller slaver, der i Afrika blev forhyret som erstatningsmandskab for danske besætningsmedlemmer, der var omkommet.

Den lange rejsetid med det usikre ophold ved Guineakysten gjorde det meget svært at planlægge rejsen, så man ankom til Vestindien på det rette tidspunkt. Sukkeret blev høstet i februar-marts og var klar til udskibning i april-juni. Derefter skulle man helst afsejle fra Vest-

25 Green-Pedersen (1973), side 63.

indien inden 25. juli, hvor orkansæsonen satte ind. Nåede man ikke det, var det klogt at afrigge skibet og skyde hjemrejsen til næste sæson.

Det var derfor meget vigtigt at nå frem til Vestindien på det rigtige tidspunkt. At gøre det med et sejlskib, der skulle via Guineakysten og hente en last slaver, var stort set umuligt. Op gennem 1700-tallet blev sukker- og slavehandelen da også delt i to. En handelsrute, der gik rundt om Guinea og derfra med slaver til St. Croix, hvorfra skibene vendte hjem til København med en last sukker. Og så en mere enkel, mindre risikofyldt, mindre mandskabskrævende og nok også mere profitabel fart, der gik direkte fra København til Vestindien med leverancer bestående af f.eks. korn, tømmer, tekstiler, landbrugsredskaber, vin, madeira og derfra retur til København med sukker. I perioden 1734-54 var det således kun 23 %, af de skibe, der sejlede sukker fra Vestindien til København, der havde været på Guineakysten efter slaver. I perioden 1747-1807 faldt det tal yderligere, idet der ud af 3.050 Vestindiensfarer kun var 150, eller ca. 5 %, der havde været rundt om Guinea efter slaver.²⁶

Slaveskibe krævede store besætninger, rejsen varede normalt omkring to år, og som før nævnt døde op imod 33 % af søfolkene. De var dermed dyre i hyre, men da 1/3 af mandskabet døde undervejs, og da hyren stoppede, den dag de døde, blev der selvfølgelig også sparet penge. Sidstnævnte er der ikke taget højde for i det samlede hyreregnskab i rigsdaler for

Guineisk Kompagni, jeg har søgt at opstille i tabel 2.

Tabel 2. Hyreregnskab

<i>Rejser</i>	<i>Månedshyre</i>	<i>Samlet hyreudgift</i>
FREDENSBORG		
1767-68	272	5.440*
CHRISTIANSBORG		
1766-67	218	4.360*
1768-70		4.920
1771-72		7.302
1774-76		6.871
ELEONORA		
1766-68	175	3.500
1768-71		3.500*
1772-74		5.039
ADA		
1767-69		3.344
1770-71		3.405
1771-72		3.500*
1773-75		4.391
1775-77		3.500*
QUITTA		
1770-73		2.732
FORTUNA		
1772-75		4.082
Hyreudgifter i alt		65.886

De tal, der er markeret med en *, er beregnet. For FREDENSBORG er den månedlige hyreudgift ganget med de ca. 20 måneder, der var normalt for et slavetogt. Dette uagtet at skibet på vejen hjem forliste ved Tromøy i Norge, men forliset medførte jo ikke, at mandskabet blev sat i land her og nu (*Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 50, 52, 109, 111, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129 og 130*).

For CHRISTIANSBORGS 1. rejse, er det beregnet ud fra en månedshyre på 218 rdl., medens det for ELEONORAs 1., 2. og 4. rejse er beregnet ud fra en månedshyre på 175 rdl. Også for ADAs vedkommende er det for 3. og 5. rejse beregnet ud fra en månedshyre på 175 rdl.

²⁶ Gøbel, side 41.

Skibene og deres handelsvarer

Udover at blive udrustet med reservedele i form af tømmer, søm, tovværk, tjære, reservesejl og sejldug etc., samt forplejning til mandskabet, så skulle skibene også have de handelsvarer med, som skulle bruges i forbindelse med købet af slaverne.

De varer bestod for langt størstepartens vedkommende af industriprodukter, fødevarer samt tekstiler. En typisk last handelsvarer kunne således være den, CHRISTIANSBORG havde med ud i 1771. I alt medbragte skibet varer for 46.600 rdl., og hvis vi skal se lidt nærmere på, hvad varerne bestod af, så var de store poster, der bestod af varer, der var produceret i Danmark i rigsdaler:²⁷

Flintebøsser: 2.000 stk. a 16 mark pr. stk.	5.333 rdl.
Krudt: 1.265 æ	9.121 rdl.
Dansk brændevin: 46.193 potter	6.736 rdl.
<i>Derefter fulgte:</i>	
Messing bækkener og kedler	1.200 rdl.
Bly, kobber og tin i stænger	1.063 rdl.
Hængelåse	130 rdl.
Knive	334 rdl.

Til det kom så den største post: ostindiske bomuldsstoffer importeret til Danmark af Asiatic Kompagni, og derefter re-eksporteret med slaveskib til Guineakysten, hvor stofferne indgik som en af de vigtigste varer ved opkøb af slaver. I alt medbragte CHRISTIANSBORG ostindiske bomuldsstoffer for ca. 16.000 rdl. svarende til 34 % af hele lasten. Vigtigste stoffer var Salempores, der var et fint bomuldsstof fra Coromandelkysten, hvor Danmark havde den

lille handelskoloni Trankebar. Chellas, som var bomuldsstof fra Bengalen. Bayutapaus, der var bomuldsstoffer, gerne holdt i røde og blå farver, og vævet som i den franske tekstilby Rouen. Endelig var der kattuner, der bestod af groftvævede bomuldsstoffer.

Slavehandelen var opdelt i en række faser, der dækkede fra leveringen i Afrika til salget i Vestindien. Af de faser stod afrikanerne selv for den første del, nemlig fremskaffelse, transport og markedsføring af slaverne på Guineakysten. Her blev slaverne så solgt til de europæiske opkøbere, enten slaveskipperer eller repræsentanter fra et europæisk kompagni, der købte slaverne og holdt dem "på lager" i et af de europæiske forter, til et af kompagniets slaveskibe nåede frem.

Prisen på en slave blev sat ved en forhandling, kaldet "palaver". Ordet stammer fra portugisisk, og prisen på en slave blev gerne sat, så en førsteklasses mandsslave kostede en bestemt mængde af et nærmere fastsat varesortiment. I 1770 skrev handelsassistent Petersen således fra handelsloggen Quitta, at skønt normalprisen for en mandsslave var 144 rdl. og en kvindeslave 112 rdl., så var der leveret en mandsslave for en pris af 128 rdl. Prisen bestod af et varesortiment opgjort som følger:²⁸

Fire danske flintegeværer	24 rdl.
40 æ krudt	20 rdl.
½ anker brændevin	10 rdl.
Indiske tekstiler	74 rdl.
I alt	128 rdl.

27 Guineisk Kompagni nr. 34.

28 Guineisk Kompagni nr. 111.



Stofprøver. Den vigtigste af de varer, slaveskibene havde med ned til Guineakysten, når der skulle handles slaver, var indiske bomuldsstoffer, der var hjemført til København af Asiatic Kompagni. På Guineakysten blev prisen på en slave fastsat ud fra et bestemt mængde af en række nærmere definerede varer. Det var her vigtigt, at de varer, man havde med ud, var de rigtige, også bomuldsstofferne, der skulle være af den rigtige sort og i de rigtige farver. Her ses et varekatalog, som guvernementet på Guineakysten sendte hjem, så ledelsen i København kunne se, hvilke farver der det år var moderne på Guineakysten.

(Foto Rigsarkivet)

Samples of Material. The most important of the goods that the slave ships carried down to the Guinean coast when they were trading for slaves was Indian cotton that had been brought home to Copenhagen by the Asiatic Company. On the Guinean coast the price of a slave was set according to a certain amount of a number of well-defined goods. In this respect it was important that the goods that were carried from home were the right ones, including the cotton, which had to be of the right kind and in the right colours. The picture shows a catalogue of goods that the governor's office on the Guinean coast sent home so the management in Copenhagen could see what colours were in fashion that year on the Guinean coast.

(Photo The Danish National Archives)

Det var vigtigt at have de helt rigtige varer med i det rigtige forhold og i den rette kvalitet. Det opdagede kaptajn Johan Frantzen Ferentz om bord i snauen QUITTA, da han i februar 1773 lå ud for Gabonflodens udløb for at handle elefanttænder, ædeltræ, voks og guld. Her indeholdt det rette varesortiment, der skulle handles ud fra, nemlig kobberstænger, men dem havde Ferentz glemt at få med fra logen i Quitta, så handelen gik noget trægt. Til gengæld fik Ferentz så en mandsslave om bord som pant for et udlæg på 128 rdl., negotiepris. Det blev ikke betalt tilbage, og da chaluppen QUITTA skulle fra Gabonfloden direkte hjem, fik slaven sig en tur til København, sammen med to mandsslaver og en kvinde, som Ferentz også havde fået med om bord.²⁹

At slaven kostede 128 rdl. "negotiepris" eller handelspris betød, at det var den værdi, varerne havde på Guineakysten. Man arbejdede nemlig med to priser. Kostprisen, som var den værdi, varen havde i Europa, og så kystpris, som var den værdi, varen havde, når man nåede frem til Guineakysten. Man regnede normalt med, at kystprisen var omkring det dobbelte af kostprisen. Det vil sige at de fire ovennævnte flintegeværer, der havde en negotiepris af 6 rdl. stykket, i København nok var indkøbt for de 16 mark (ca. 2,5 rdl.), de var værdiført til i CHRISTIANSBORGS lastepapirer.

Hvis vi derefter ser på, hvad de handelsvarer, der blev sendt ud med Guineisk Kompagnis skibe kostede, når vi frem til følgende omtrentlige resultat, her anført i kostpris:

Tabel 3. Handelsvarers værdi i Rdl.

FREDENSBORG	
1767-68	35.658*
CHRISTIANSBORG	
1766-67	35.658*
1768-70	35.658*
1771-72	46.600
1774-76	50.704
ELEONORA	
1766-68	35.658*
1768-71	36.530
1772-74	34.404
ADA	
1767-69	35.658*
1770-71	35.658*
1771-72	55.960
1773-75	35.658*
1775-77	20.013
QUITTA	
1770-73	5.297*
FORTUNA	
1772-75	5.297

I listen er anført de tal, vi kender. I alt giver det et gennemsnit pr. skib på 35.658 rdl. Den sum er derefter, mærket med *, sat ind for de øvrige skibe. Dog sætter jeg, da de to skibe minder en del om hinanden, værdien af QUITTAs handelsvarer lig med FORTUNAs (*Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 34 og 119*).

I alt medbragte Guineisk Kompagnis skibe for årene 1766-77 dermed handelsvarer for omkring 504.441 rdl.

Ekstraordinære udgifter

Ud over de forventede udgifter til skib, udrustning, handelsvarer, hyrer og bonus til mandskab løb skibene også ind i en lang række mere eller mindre uforudsete udgifter. Det kunne være indkøb af ekstra proviant til mandskab eller slaver, uplanlagte anløb og ophold på fremmede havne og handelspladser samt reparationer af skibet.

²⁹ Guineisk Kompagni nr. 122.

Største tab her var selvfølgelig FREDENSBORGS forlis ved Tromøy på vej hjem fra Vestindien i december 1768, men også andre af Guineisk Kompagnis skibe løb ind i uforudsete udgifter. Som f.eks. CHRISTIANSBORGS rejse 1768-1770, hvor skibet lige efter afgang fra København havarerede under en storm i Skagerrak, hvorefter skibet måtte søge til Norge for at reparere. Det kostede 1.779 rdl. foruden ekstra hyre til mandskabet. Et kort ophold i december 1769 på øen São Tomé i Guineabugen, hvor der blev indkøbt provision til slaverne, kostede 366 rdl., og det efterfølgende ophold på St. Croix løb op i 1.595 rdl. I alt havde CHRISTIANSBORG dermed ekstra udgifter for i alt 3.740 rdl. For den efterfølgende rejse slap skibet dog med 743 rdl. i ekstraordinære udgifter.

På CHRISTIANSBORGS fjerde rejse, gik det også galt. I oktober 1775, på vej hjem til København, løb skibet igen ind i en storm i Nordsøen/Skagerrak, og igen måtte det søge til Norge for reparation. Denne gang var skibet så skadet, at man søgte at sælge det på auktion. Vurderingen lød på 3.000 rdl., men budene løb ikke engang op i 1.500 rdl. Kompagniet besluttede derfor at lade skibet reparere, hvis det altså kunne klares for 600 rdl. Det kunne det ikke, og den samlede regning løb op i 5.481 rdl. Et beløb der formentlig var ret tæt på det beløb, kompagniet oprindeligt havde betalt for skibet.³⁰

En anden større udgift, der skal tages med, er forsikring. Et slavetogt var en risikabel af-

Tabel 4. Ekstraordinære udgifter i Rdl. pr. rejse

FREDENSBORG	
1767-68	897
CHRISTIANSBORG	
1766-67	1.629
1768-70	3.774
1771-72	743
1774-76	5.481
ELEONORA	
1766-68	2.181*
1768-71	2.181*
1772-74	1.836
1776-77	6.393
ADA	
1767-69	659
1770-71	940
1771-72	854
1773-75	595
1775-77	1.704
QUITTA	
1770-73	2.852
FORTUNA	
1772-75	2.181*
Ekstraordinære udgifter i alt i Rdl.	34.766

I alt er der fundet ekstraordinære udgifter for 28.357 rdl. Det giver fordelt på 13 rejser 2.181 rdl. i gennemsnit. Det tal sætter jeg så ind, mærket *, der hvor vi mangler oplysninger, og i alt er der dermed ekstraordinære udgifter for 34.766 rdl. (Tallene er fra Guineisk Kompagni nr: 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121 og 122).

fære, så der var sund fornuft i at få både skib og gods forsikret. Hvad prisen var for en forsikring, er usikkert, men ifølge kompagniets resolutionsprotokol,³¹ var forsikringssummen for FORTUNAs last i 1774 sat til 8 % af værdien af skib og ladning. Det tal passer rimeligt

30 Guineisk Kompagni nr. 113 og 114.

31 Guineisk Kompagni nr. 1.

godt med de forsikringsprocenter vi kender fra udlandet, der gerne lå mellem 5 og 10.³²

Af andre større udgifter var der udgifterne til forter og handelsloger på Guineakysten. De udgifter havde Bargum jo ifølge den oktroj, der var blevet lavet, og sikkert til statens store lettelse, påtaget sig. Hvor meget det var, ved vi ikke præcist, ovenfor er nævnt et beløb på 45.000 rdl., men det er dog mere sandsynligt, at udgifterne i den periode, vi her beskæftiger os med, har ligget omkring 25.000 rdl.³³ Hvis betalingsperioden sættes til 10 år, betyder det, at kompagniet alene til drift og administration af afdelingerne på Guineakysten har haft udgifter, og her er tale om kapacitetsomkostninger, der skulle betales, uanset om der var handel eller ej, på sammenlagt 250.000 rdl.

Så var der lønnen til hoveddirektøren. Ifølge oktrojen skulle Bargum jo have 2 % på alle varer købt og solgt i Europa. Eller som det hed i oktrojens Konvention: "Tvende Pro Centrum provision, af alt det her i Europa for Societets Regning enten indkiøbes anskaffes eller bortsælges".³⁴ Det vil jeg forstå således, at Bargum skulle havde 2 % af prisen på skibene, udrustning og provision samt handelsvarerne. Når skibene vendte hjem, skulle han have 2 % af salgsprisen på det solgte sukker og andre handelsvarer, skibene bragte med sig til København.

32 Harms, side 127 og Bean, side 896.

33 Justesen, side 379 og 383.

34 Feldbæk (1986), side 451.

Salg af slaver til fremmede

Som nævnt ovenfor var det oprindeligt Bargums plan, at forterne på Guineakysten ikke kun skulle levere slaver til danske skibe, men at de også skulle fungere som afskibningsstation for slaver, der blev leveret til andre landes slaveskibe. At få de planer sat i værk trak ud, men i 1769 faldt en aftale på plads med det franske rederi David & Dubucq i Paris, ifølge hvilken de danske forter på Guineakysten, over tre år skulle levere 3.600 slaver fordelt på 3-400 slaver pr. skib.

At levere så mange slaver viste sig hurtigt umuligt for de danske forter. Af de planlagte ca. 10 franske skibe, der skulle hente slaver, kom der kun syv. Kun et af dem, LE SAINT ANDRÉ i 1772, fik med sine 369 slaver en ladning, der holdt sig inden for de aftalte 3-400 slaver. Resten af skibene lå langt under, og i gennemsnit kunne forterne kun levere 252 slaver pr. skib. Fransk mændene klagede da også over de manglende leverancer, og også de danske embedsmænd klagede. Forterne kunne ikke levere slaver til både de franske skibe og til Bargums egne, ligesom der blev klaget over, at franskmændene, til skade for leverancerne til De dansk vestindiske Øer, fik de bedste slaver. Også franskmændene svigtede aftalen, og det blev påpeget, at flere af de franske skibe kom til kysten uden at medføre den aftalte mængde handelsvarer. Ingen af parterne overholdt dermed aftalen, og det endte da også med, at det danske kompagni opsigde den.

Af tabel 5 (side 122) fremgår det, hvilke franske skibe der nåede frem til Guineakysten, hvor mange slaver de fik leveret samt, så vidt



Logen i Quitta. Som det var normalt for besætningsmedlemmer, der døde på kysten af Guinea, blev også Bernt Jensen Mørch, der døde ud for logen Quitta, begravet i land. Efter begravelsen lavede et af besætningsmedlemmerne denne tegning, som han bragte med hjem til København, så Bernt Jensen Mørchs enke kunne se, hvor manden var blevet begravet.

(Akvarel Handels- og Søfartsmuseet)

Bernt Jensen Mørch, who died off the lodge at Quitta, was buried on land, as was normal for crew members that died on the Guinea coast. After the funeral one of the crew members made this drawing, which he took with him home to Copenhagen so Bernt Jensen Mørch's widow could see where her husband was buried.

(Watercolour Danish Maritime Museum)

Tabel 5. Antal slaver leveret

	<i>Antal slaver leveret</i>	<i>Handelsvarer værdi i rdl.</i>
LE SAINT ANDRÉ 1770		
Handelsvarer		20.263
Antal slaver leveret	244	
L'HEUREUX 1771		
Handelsvarer		23.888
Antal slaver leveret	262	
LE PACIFIQUE 1771-72		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	235	
LE SAINT ANDRÉ 1772		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	369	
L'EXPERIENCE 1772		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	196	
COMTE DE COLBERT 1773		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	206	
L'AMERICAN 1773		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	255	
I alt leveret slaver	1.767	
Handelsvarer for to rejser		44.151

det er muligt, værdien i rigsdaler af de handelsvarer, de medførte.³⁵

Ifølge oplysninger i Guineisk Kompagnis arkiv medbragte de franske skibe LE SAINT ANDRÉ og L'HEUREUX deres egne handelsvarer for i alt 44.151 rdl., indkøbt for Guineisk Kompagnis regning.³⁶ For de varer blev der leveret 506

slaver, hvilket vil sige, at Guineisk Kompagnis købspris har ligget omkring 87 rdl. pr. stk. og her er tale om prisen i Europa, altså kostprisen. Da nogle af skibene, som det er nævnt ovenfor, ikke havde varer med, er det svært at beregne, hvor mange handelsvarer betalt af Guineisk Kompagni de i alt 1.767 leverede slaver har kostet. Ved en købspris af 87 rdl. pr. stk., må det samlede beløb for handelsvarer dog have ligget omkring 153.729 rdl.

Efter at slaverne var blevet købt for 87 rdl. pr. stk. solgte Guineisk Kompagni slaverne videre til det franske rederi. Om det fortæller et notat, at der til et fransk skib, der ankom 21. oktober 1772, blev leveret i alt 196 slaver. Tallet passer med det antal, der blev leveret til skibet L'EXPERIENCE, og prisen for slaverne var i alt 79.920 Livres. Der blev dog givet en rabat, måske en form for betaling for fragt af handelsvarer Nantes-Guineakysten, på 7.090 Livres, og dermed blev samlet salgspris 70.830 Livres.

Et andet notat fortæller,³⁷ at der til det franske skib COMTE DE COLBERT blev leveret 206 slaver, for en pris af 115 rdl. pr. slave, som er prisen på udskibningskysten. Hvis vi går ud fra det tal for hele den franske leverance, får vi, at der til det franske rederi er leveret 1.767 slaver a 115 rdl., hvilket i alt har indbragt 203.205 rdl. Dermed har Guineisk Kompagni for salget af slaver til de franske skibe i alt tjent ca. 49.476 rdl.

³⁵ Hernæs, Appendiks 4, side 261.

³⁶ Guineisk Kompagni nr. 34 og 41.

³⁷ Begge notater: Guineisk Kompagni nr. 34.

Tabel 6. Slaver leveret til Guineisk Kompagni

	<i>Slaver købt</i>	<i>Slaver solgt</i>	<i>Slaver omkommet</i>	<i>Procent omkomne</i>
FREDENSBORG				
1767-68	265	241	24	9,0
CHRISTIANSBORG				
1766-67	245	224	21	8,6
1768-70	323	288	35	10,8
1771-72	267	246	21	7,9
1774-76	335	254	81	24,1
ELEONORA				
1766-68	171	159	12	7,0
1768-71	203	176	27	13,3
1772-74	218	207	11	5,0
ADA				
1767-69	201	184	17	8,5
1770-71	164	162	2	1,2
1771-72	166	146	20	12,0
1773-75	221	135	86	39,0
1775-77	145	142	3	2,0
QUITTA				
1770-73	Vendte hjem direkte til København.			
FORTUNA				
1772-75	111	98*	13	11,7
I alt	3.022	2.661	361	12,2

De 98 slaver, FORTUNA havde med, er beregnet ud fra et gennemsnitligt tab på 12,2 %.

Salg af slaver til Guineisk Kompagni

Tilbage er så de slaver, der blev leveret til Guineisk Kompagnis egne skibe. Hvor mange det var, fremgår af ovenstående tabel 6, der viser, hvor mange slaver der blev afskibet, hvor mange der nåede frem til Vestindien, hvor mange der omkom og %-tal for de omkomne.

Fra aftalen med det franske rederi ved vi, at købsprisen for en slave var 87 rdl. pr. stk. Tid-

ligere nåede vi frem til, at der i alt blev afskibet handelsvarer med Guineisk Kompagnis skibe for 504.441 rdl., hvortil kom de 44.151 rdl., der blev afskibet med to af de franske skibe. I alt blev der dermed leveret handelsvarer for 548.592 rdl., og for dem blev der så indkøbt 4.789 slaver til danske og franske skibe. Ud over slaver blev der dog også indkøbt handelsvarer, hvor meget det var, skal vi vende tilbage til nedenfor, men her sættes købsprisen af andre varer til 10 % af de medbragte handelsvarer, og dermed er der købt andre varer for ca. 50.441 rdl. Dermed er i alt 4.789 slaver indkøbt for en samlet pris 498.151 rdl., hvilket giver en gennemsnitspris pr. slave på 104 rdl. Det lyder højt, men udover den usikkerhed, der ligger i beregningen af værdien for handelsvarerne, kommer også, at en del af de ekstraordinære udgifter blev betalt med handelsvarer. Derudover har der været en del svind, hvortil kommer leverancer og gaver til handelspartnere. Endelig var der, som vi skal vende tilbage til nedenfor, indkøbt flere slaver, end der blev afskibet. Hvor meget er usikkert, men med de forbehold sætter jeg en indkøbspris på 90 rdl. i gennemsnit. Ud fra det kan vi så regne ud, at de 3.022 slaver, der blev afskibet af Guineisk Kompagni, i alt har kostet 271.980 rdl.

Turen over Atlanten

Som det fremgår af ovenstående, afskibede Guineisk Kompagni fra Guineakysten i alt 3.022 slaver, hvoraf de 2.661 nåede frem til Vestindien. Tallene dækker dog kun den periode, der gik fra skibenes afrejse fra Guinea-kysten til skibenes ankomst til Vestindien. De

burde nok dække den tid, der gik, fra slaverne kom om bord, og til den dag, hvor de kom i land i Vestindien.

De slaver, der blev udbudt til salg nede ved kysten, kunne have været undervejs i flere uger eller måneder. Turen ned til kysten kunne være hård ved slaverne. Dårlig behandling og forplejning kunne svække slavernes helbred. I tider med misvækst var slaverne måske allerede fra begyndelsen underernæret, og var det slaver fanget i krig, kunne de være såret. Mange slaver omkom da også undervejs fra opsamlingsstedet og ned til kysten, hvor de blev solgt videre til europæerne.

Væsentligt for slavernes overlevelsesmuligheder var derfor, at de var i en rimelig god sundhedstilstand, når de blev solgt til europæerne og før afskibningen til Vestindien. Dernæst gjaldt det også om, at det sundhedsfarlige ophold om bord i slaveskibet blev af så kort varighed som muligt. Ikke alle kompagnier var lige gode, når det gjaldt det sidste, f.eks. det hollandske slavekompagni Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC). I årene 1730-90 foretog dét kompagni omkring 120 slaverejser, og fra kompagniets arkiv har man beregnet, at slaverne i gennemsnit tilbragte 61 % af den tid, en rejse fra Holland via Guineakysten og Vestindien hjem til Holland varede, om bord i slaveskibet. MCC skibene sejlede nemlig hen langs Guineakysten, hvor kompagniet opkøbte slaver i små bundter på i gennemsnit 1,2 slaver pr. dag i den tid, skibene lå ud for kysten af Vestafrika. I gennemsnit tog lastningen af kompagniets skibe omkring 8 måneder, og 78 % af slaverne kom om bord

en måned før afgang. De sidste, man fik om bord, var mændene. De var dyrest, og ifølge erfaringen var de også de første, der døde. I gennemsnit tilbragte en slavepige i et af kompagniets skibe 132 dage om bord, drengene 124 dage, kvinderne 101 dag, medens mændene slap med 94 dage.

Beregnet ud fra overfartstiden døde 13 % af slaverne om bord i MCC's slaveskibe, men hvis man medtager hele den tid, slaverne var om bord, dvs. fra lastningen på Guineakysten og frem til losningen i Vestindien, kommer antallet af døde op omkring 25 %.³⁸

Så snart slaverne var kommet om bord, blev de stuvet ned på slavedækket, og en del af dem, gerne mændene, blev fra begyndelsen lagt i jern. Senere under overfarten ville slaverne blive luftet på dækket hver dag, men så længe skibet lå for anker ud for Guineakysten, fandt de fleste slaveskipperne det mest sikkert, at holde slaverne under lås og slå inden borde.

Her lå de så, måske flere hundrede mennesker, alle med en temperatur på omkring 37° C, i et lavt indelukket skibsdæk ud for Afrikas kyst. Det var varmt, måske oppe omkring 50° C, og dertil kom fugten. Så slaverne svedte, de fleste af dem havde aldrig før været om bord i et skib, så mange blev også søsyge og kastede op, medens skibet lå og rullede i dønningerne ude fra Atlanterhavet.

Efter en lang indenlands rejseperiode med for lidt og sikkert også råddent vand og for

38 Hogerzeil, for dette se *Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality*.

Spiseredskab. Varmen på slavedækket, søsyge og dysenteri bevirkede, at slaverne på turen over Atlanten blev udsat for en voldsom dehydrering. Med den kraftige dehydrering fulgte en form for anoreksi, der i svære tilfælde medførte, at slaverne havde svært eller nærmest umuligt ved at synke. Samtiden var ikke klar over, hvad disse symptomer skyldtes, så slaverne blev enten åreladet eller de fik et brækmiddel, hvilket ikke hjalp meget. Endelig havde man også en anden metode: med et af disse apparater spærrede man slavens mund op, og derefter blev slaven, som var det en Strasbourgeois, tvangs fodret.

(Foto Nationalmuseet)

Eating Utensil. The heat on the slave deck, sea-sickness and dysentery all contributed to the slaves suffering violent dehydration on their voyage across the Atlantic Ocean. This extreme dehydration was accompanied by a form of anorexia, which in the worst cases meant that it was difficult or impossible for the slaves to swallow. At the time it was not known what caused these symptoms, so the slaves were either bled or given an emetic, which did not help very much. Finally, they also had another method: with one of these instruments the slave's mouth was forced open and he was force fed like a Strasbourgeois.

(Photo The National Museum, Copenhagen)



dærvede fødevarer, dernæst et kortere eller længere ophold i et af fortets fangerum og så de første dage om bord i slaveskibet, med slaverne stuvet ned på et slavedæk med varme, fugt og uden sanitære indretninger. Det kan da heller ikke undre, at dysenteri med kraftig diare ofte stødte til. Det første angreb var bacilledysenterien, der har en inkubationstid på kun to til syv dage. Derefter fulgte, ofte efter at skibet havde forladt kysten, og søsygen for alvor satte ind, amøbedysenterien, der har en inkubationstid på omkring en måned.

Alle ovenfor nævnte lidelser har det tilfældes, at de medfører væsketab og dermed en kraftig dehydrering af kroppen. Som modsvar fik slaverne væske, men i gennemsnit kun mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ liter om dagen, og det var alt for lidt.

Det er da også hævdet, at dehydrering var den mest almindelige dødsårsag på slaveskibene. Symptomerne på dehydreringen er muskelkramper, apati, indfaldne øjne og delirium. Dehydrering fører til en form for anoreksi, og et af symptomerne på anoreksi er, at patienten

har meget svært eller næsten umuligt ved at synke. Derfor medførte de fleste slaveskibe da også særlige instrumenter, der kunne tvinge slavernes mund åben, når man tvangsfordrede dem. Til sidst medførte dehydreringen døden enten pga. sult og tørst, eller patienten blev så svækket, at en af de mange sygdomme, der fulgte med en slaverejse, tog over, og de døde.

Dehydreringen medførte også en form for apati. Samtiden kendte ikke årsagen til denne apati, men henviste den til en særlig form for afrikansk melankoli, der, hvis man ikke passede på, let kunne føre til hjertestop eller selvmord.³⁹

Guineisk Kompagni havde både skibe og forter. Dermed havde kompagniets skibe ikke det store behov for at sejle hen langs kysten for at opkøbe slaver. Skibene gik normalt direkte til det danske hovedfort Christiansborg, hvorfra de kunne lave små afstikkere til fortet Fredensborg eller til en af handelslojerne. På den måde fik man samlet slaverne om bord i større bundter, og man fik dem normalt om bord ret tæt på afrejsdatoen.

Fregatten CHRISTIANSBORGs rejse 1766-67 er et udmærket eksempel på en rejse, der ud fra ovenstående gik rimeligt godt. Skibet ankom til Christiansborg 18. oktober 1766. De første slaver, en mand og to kvinder, kom om bord den 8. november, og 24. november fulgte

så yderligere tre slaver, hvoraf den ene viste sig at være syg, så han blev igen sendt i land.

Derefter gik lastningen i stå frem til 17. februar, hvor man modtog 103 slaver. Dagen efter kom der yderligere 109, og i alt havde man dermed fået 212 slaver, der alle tilhørte kompagniet og var brændemærket med Guineisk Kompagnis mærke, et hjerte med et "S" i midten, foran på venstre lår. Derefter fulgte 35 fragtslaver, hvoraf CHRISTIANSBORGs fører kaptajn Berch ejede de syv. Skibet havde dermed fået sin slavelast, og den 21. februar ledte man anker og stævnedede mod St. Croix.⁴⁰

To dage efter afsejlingen blev en kvindeslave meldt syg, og to dage efter det var en mands- og en kvindeslave "berøvet fornuften". Den 11. marts havde man det første tilfælde af diare, 19. marts det første tilfælde af "tærende syge". Den 20. marts fulgte det første tilfælde af skørbug, derefter fulgte flere tilfælde af diare, "hidsig feber" og "blodgang", hvoraf sidstnævnte sandsynligvis var amøbedysenteri.

Den 18. maj 1767 nåede skibet frem til St. Croix, og dagen efter blev slaverne ført i land. Under overfarten omkom 13 mands- og 8 kvindeslaver, hvilket er i overensstemmelse med oplysningerne fra MCCs rejser. Diare kostede syv slaver livet, hidsig feber fire, skørbug også fire, to slaver døde af hjertestop og to af ukendte årsager, som måske også kan være hjertestop. Blandt de 197 slaver, der blev sendt i land på St. Croix, var 20 stadig syge, 10 af dem havde skørbug, og af de resterende havde to hedeslag og to havde diare.

39 Kiple, for dette se *Mortality caused by Dehydration during the Middle Passage*.

40 Guineisk Kompagni nr. 110.

For slaveskibet FREDENSBORGs enlige rejse gik lastningen af slaver udmærket. Den 19. til 21. april 1768 fik skibet tilført 260 slaver for kompagniets regning samt 5 fragtslaver, og den 23. april afgik skibet mod St. Croix.⁴¹

For CHRISTIANSBORGs rejse 1768-70 gik det noget anderledes. Skibet nåede frem til Christiansborg den 5. juni 1769. Den 23. og 24. oktober fik man leveret i alt 301 slaver, men derefter var der en pause på op imod otte uger, og ikke før den 15. december satte skibet kurs mod St. Croix i Vestindien med en last på 323 slaver, kun 22 mere, end man havde om bord den 24. oktober.⁴² Lægejournalen,⁴³ har ingen optegnelser for den tid, skibet var ved kysten, og først den 25. december oplyser journalen, at seks slaver var syge om morgenen. Dagen efter havde man det første tilfælde af diare og den 27. det første tilfælde af dysenteri. På rejsen over Atlanten fulgte flere tilfælde af diare og hidsig feber. Fra 18. januar var skørbugen mere fremtrædende, og fra 14. februar og frem var skørbug den dominerende sygdom. At få skørbug vil normalt indebære, at man i fire til seks måneder har været uden det nødvendige C-vitamin. Så det, at skørbug dukkede op som den dominerende sygdom, kan sige noget om den forplejning eller mangel på samme, slaverne havde fået i månederne, før de kom om bord. Dernæst kan man for de mange syge påpege, de mange slaver, der blev lastet om

41 Guineisk Kompagni nr. 109.

42 Guineisk Kompagni nr. 111.

43 Guineisk Kompagni nr. 136.

bord den 23.-24. oktober omkring syv uger før afgang. De to forskellige lasteforløb kunne da også ses i antallet af slaver, der omkom under overfarten, idet CHRISTIANSBORG på rejsen 1766-67 mistede 8,6 % af sine slaver mod 10,8 % på den efterfølgende rejse.

Også CHRISTIANSBORGs rejse 1774-76 fik, når det gælder lastningen af slaver, et noget uheldigt forløb. August 1774 var skibet fremme ved Christiansborg. Den 30. november fik man så 127 slaver. Den 9. december kom der yderligere 20, den 16. december igen 20 slaver, den 19. december en slave, den 20. december igen en slave, 26. december to slaver, og sådan fortsatte det drypvis helt frem til 24. februar, hvor skibet i alt havde fået 352 slaver og 41 fragtslaver.⁴⁴

Da CHRISTIANSBORG den 25. februar afgik fra Guineakysten, havde omkring 170 af skibets medbragte slaver derfor ligget i døningerne ud for kysten og rullet frem og tilbage på et slavedæk i mere end to måneder. I bogstaveligste forstand i deres eget lort. Det blev de næppe mildere i sindet af, samtidigt med at de fik tid til at lære hinanden at kende rigtigt godt. Det kan da heller ikke undre, at netop CHRISTIANSBORG dagen efter afrejsen blev udsat for det voldsomste slaveoprør, der ramte et af skibene fra Guineisk Kompagni.

Slaverne erobrede store dele af det indre af skibet, fik fat i nogle våben og begyndte at skyde mod besætningen. Situationen var uholdbar, og medens mandskabet gik i gang

44 Guineisk Kompagni nr. 113.

med at bekæmpe oprøret, søgte skibet tilbage til kysten, hvor det ankrede op ud for fortet Fredensborg. Oprøret blev bekæmpet, men det var med stor vanskelighed. Derefter blev slaverne, hvoraf en del var kommet i land, igen taget om bord, og den 17. marts var man atter klar til afsejling. Af den oprindelige slavelast var 42 døde under oprøret, otte var døde før oprøret, dvs. før afsejlingen, otte var døde under opholdet i land og fire var så syge, at de blev ladet tilbage. Om bord var dermed 294 slaver, af en oprindelig last på 352, hvortil skal lægges 41 fragtslaver. CHRISTIANSBORGS rejse 1774-76 er dermed et glimrende eksempel på den forskel, der kunne være på den last slaver, der blev indkøbt til et bestemt skib, og det antal slaver, der reelt blev afskibet. Tabet her var således 62 slaver til en indkøbspris af 90 rdl. i alt 5.880 rdl. Et tab der oversteg indkøbsprisen på fregatten FREDENSBORG. Dertil kom, at antallet af slaver, der døde under overfarten, var i alt 81 eller 24,1 % af lasten. Til 90 rdl. pr. stk. et yderligere tab på 7.290 rdl.

Efter et slaveskibs ankomst til St. Croix blev slaverne sat i land, og i dagene efter fulgte så slaveauktionerne, hvor slaverne blev solgt til den højstbydende. Hvis der da ikke på forhånd var blevet lavet aftaler om større samlede salg. Det skete ved CHRISTIANSBORGS ankomst til St. Croix i februar 1770, hvor Major Cornelius Hendrichsen købte 200 slaver a 33 £. I alt gav det 6.600 £, og med en vekselkurs på 5 rdl. pr. £ gav det ca. 33.000 rdl., eller 165 rdl. pr. stk. Derefter blev skibets resterende 85 slaver sat på almindelig auktion. Det indbragte

9.063 rdl. eller 107 rdl. pr. stk., så majoren har nok fået lov til at købe de bedste.⁴⁵

Priserne kunne svinge kraftigt. For den slavelast, CHRISTIANSBORG solgte i maj 1767,⁴⁶ var prisen på en mandsslave 200 rdl., for en kvinde 150 rdl. og for en pige 125 rdl., medens man kunne få en drengslave for kun 88 rdl. Derefter fulgte en lang række slaver til meget lavere priser, ca. 60 rdl. for mænd af ringere kvalitet og ned til slaver, formentlig syge, der kunne erhverves for 15 rdl. og helt ned til 11 rdl. pr. stk.

Ved salg til normal pris, dvs. omkring 200 rdl. pr. stk., foregik betalingen normalt således – oftest betalt i form af sukker: 30 rdl. blev betalt kontant. 50 % af resten faldt til udbetaling efter 6 uger og den sidste del til 1. marts det efterfølgende år. For det resterende beløb betalte man 6 % i rente, der ved for sen betaling steg til 10 %. Hvis hele betalingen for slaven faldt kontant ved leveringen, fik man 5 % i rabat.

Tabel 7 (side 129) viser antallet af slaver, Guineisk Kompagni satte til salg, med salgspriser, samt den bonus, besætningen fik udbetalt i rigsdaler for antallet af slaver, der havde overlevet turen over Atlanten.

For antallet af solgte slaver er der en difference i forhold til antallet af slaver losset på St. Croix. Det skyldes fragtslaver, dvs. slaver der ikke tilhørte Guineisk Kompagni, men ansatte eller forretningsforbindelser, og som blev taget med mod en fragtpriis på 35 rdl. inklusiv forplejning.

45 Guineisk Kompagni nr. 111.

46 Guineisk Kompagni nr. 23.

Tabel 7. Overførte slaver til Vestindien

	<i>Antal slaver solgt</i>	<i>Salgspris</i>	<i>Bonus til besætningen</i>
FREDENSBORG			
1767-68	231	41.910	2.054
CHRISTIANSBORG			
1766-67	196	30.755	1.537
1768-70	288	42.063	2.514
1771-72	219	43.119	1.861
1774-76	216*	39.116*	1.944*
ELEONORA			
1766-68	135*	24.486*	1.215*
1772-74	149*	27.104*	1.341*
1775-77	176*	31.878*	1.584*
ADA			
1767-69	167	36.000	1.503*
1770-71	162	30.318	1.458*
1771-72	160	24.000	1.440*
1773-75	117	24.727	1.380
1775-77	91	20.020	819*
QUITTA			
1770-73	Vendte direkte hjem til København		
FORTUNA			
1772-75	83*	15.092*	747*
Antal slaver solgt:	2.390		
Salgspris slaver i alt		428.583	
Indtægter fragtslaver:		2.040	
Bonus		21.397	
Nettosalgpris		409.226	

Ovenstående tabel viser, hvor mange slaver Guineisk Kompagni overførte til Vestindien, og til hvilken pris de blev leveret. De med * mærkede tal er udregnet ud fra en gennemsnitspris på 177 rdl. pr. slave for de laster, vi kender (*Guineisk kompagni nr. 109, 110, 112, 117, 118, 119, 120 og 121*).

For de skibe, hvor vi ikke kender antallet af fragtslaver (mærket med *), har jeg trukket 15 % fra antallet af slaver leveret på St. Croix beregnet ud fra antallet af fragtslaver, vi kender fra de andre rejser. Se f.eks. FORTUNA, der medførte 98 slaver, her reduceret til 83.

Ud fra de tal, vi kender, har jeg beregnet, at besætningen i gennemsnit fik en bonus på 9 rdl. pr. slave, de afleverede på St. Croix. Her er fragtslaverne ikke taget med, da ejerne af fragtslaverne selv betalte en bonus til besætningen på 8 rdl. pr. fragtslave, der nåede til St. Croix.

Tabel 8. Samlet regnskab

Indtægter		
Salg af slaver	428.583	
Salg af slaver fra franske skibe	203.205	
Fragtslaver	2.040	
Salg af andre varer	50.441	
Forsikring FREDENSBORG ukendt her sat til 8 % af skibets købspris	418	
Salg varer FREDENSBORG i Norge	2.108	
Indtægter i alt	686.795	686.795
Udgifter		
Skibe	25.446	
Udrustning	101.044	
Hyreudgift	65.886	
Bonus besætninger	21.397	
Handelsvarer	504.441	
Handelsvarer franske skibe	44.151	
Ekstraordinære udgifter	34.766	
Forterne	250.000	
Forsikring 8 % af skibe/udrustning/handelsvarer	50.474	
Bargum 2 % af skibe/udrustning/handelsvarer	12.619	
Udgifter i alt	1.110.224	1.110.224
Underskud på slavehandel		423.429

Samlet regnskab

Efter at have forsøgt at give et bud på de forskellige indtægts- og udgiftsposter, der har været i Guineisk Kompagnis oprindelige regnskaber, kan vi så opstille en form for et samlet regnskab vedr. Guineisk Kompagnis slavehandel for årene 1767-77.⁴⁷

Hvor meget forsikringen har udbetalt for FREDENSBORGs last ved vi ikke, så her er kun medtaget det, man fik ind ved salg af varer fra

47 Guineisk Kompagni nr. 109.



I 1768 købte Bernt Jensen Mørch huset Overgaden oven Vandet nr. 46 fra seilmager Claus Jensen. Huset ses her til venstre ved reklamen for Politiken. I 1771 overtog Mørch og hans familie hele huset bortset fra kælderen, der var lejet ud. Ejendommen lå på en stor grund, der i 1641 blev tilskødet Christianshavnerborgmester Jacob Dreyer. I 1936 blev huset revet ned, idet grunden skulle indgå i det store byggeri, Christianshavnergården, KAB opførte, og som dækkede hele den gamle storgrund, fra Overgaden oven Vandet rundt om hjørnet til Sankt Annæ Gade og Dronningens Gade.

(Foto Københavns Museum)

In 1768 Bernt Jensen Mørch bought this house in no. 46 Overgaden oven Vandet from a sail maker called Claus Jensen. In 1771 he and his family took over the whole house, apart from the cellar, which was rented out. The house lay on a large site that had been conveyed to a Mayor of Christianshavn called Jacob Dreyer. In 1936 the house was pulled down because the site was to be part of a big redevelopment project by KAB called Christianshavnergården, which covered the whole of the former large property from Overgaden oven Vandet round the corner to Sankt Annæ Gade and Dronningens Gade.

(Photo Museum of Copenhagen)

lasten i Norge, samt en forsikringsudbetaling beregnet ud fra skibets oprindelige købspris.

Salg af andre handelsvarer nævnt under indtægter dækker salg af elfenben, guld, palmeolie og ædeltræ. Hvor meget det var, er usikkert. For udlandet er det skønnet, at salg af andre varer end slaver i 1720-erne lå omkring 16-20 %, hvorefter det omkring 1770 var faldet til omkring 6 %. På den baggrund sætter jeg den andel til 10 %.⁴⁸

Af ovenstående regnskab fremgår det, selv om det skal gentages, at der er mange usikre punkter, at heller ikke Guineisk Kompagni har været i stand til at få overskud på slavehandelen. Hvis kompagniet skulle nå en form for "break even", ville det kræve et overskud på kompagniets sukkerhandel på omkring 425.000 rdl. eller ca. 42.500 rdl. pr. år. Et tal, der hvis man ville have et overskud på 10 % pr. år, ville stige til omkring 47.000 rdl. At kompagniet har været i stand til at klare det, er dog næppe sandsynligt. Denne analyse inddrager ikke kompagniets sukkerhandel, men det skal dog nævnes, at for årene 1767-69 ankom der i alt 84 skibe til København med sukker fra Vestindien;⁴⁹ af dem tilhørte kun de tre Guineisk Kompagni.

Så Guineisk Kompagni og hoveddirektøren gik mod en fallit. Enken Gustmeyer var ikke længe om at opdage det og trak sig da også ret hurtigt ud af foretagendet.

48 Richardson, side 29.

49 Nathansen, side 448.

Konklusion

Årsagerne til underskuddet på slavehandelen var flere. Administrationen af forterne kostede for mange penge, samtidigt med at de danske besiddelser ikke kunne levere tilstrækkeligt med slaver. Ifølge aftalen med det franske rederi skulle Guineisk Kompagni over tre år levere 3.600 slaver, men det viste sig umuligt, og i alt var Guineisk Kompagni kun i stand til at levere 1.767, eller lige omkring halvdelen af det aftalte antal.

Også til kompagniets egne skibe kneb det med leveringerne. I alt sejlede Guineisk Kompagni kun 2.661 slaver til St. Croix. Kompagniet var dermed ikke i stand til at holde De dansk vestindiske Øer forsynet med slaver. I alt blev der til St. Croix i årene 1767-77 importeret 12.634 slaver. Af dem leverede Guineisk Kompagni de 2.661 eller ca. 21 %. Fremmede nationers skibe, der kom fra Guineakysten, landede 3.371,⁵⁰ medens de resterende 6.602 blev importeret fra andre øer i Caribien eller fra Nord- eller Sydamerika. Uanset de ikke kunne levere slaver nok, så eksporterede kompagniet alligevel også slaver til andre øer i Caribien. Af FREDENSBORGs 231 slaver i 1768, blev de 84 således re-eksporteret til Puerto Rico.⁵¹

Ud fra det er det da også tydeligt, at den danske slavehandel under Guineisk Kompagni ikke var en dansk slavehandel, der forsynde danske øer i Caribien med slaver leveret fra danske besiddelser i Afrika, men at den danske slavehandel og øernes import af slaver

50 Green-Pedersen (2006), side 178-181.

51 Svalesen, side 194.

var en helt klart integreret del af den internationale slavehandel.

Guineisk Kompagnis skibe medførte for få slaver, hvad der førte til tab. Ifølge samtidens beregninger skulle et slaveskib helst aflevere omkring 2 slaver pr. ton skib i Vestindien, hvis rejsen skulle løbe rundt økonomisk. Det er således påvist, at hvis et skib på 100 tons overførte 2½ slave pr. ton skib, ville overskuddet ligge omkring 15 %. Blev antallet af slaver reduceret til 2 slaver pr. ton, ville overskuddet ligge omkring 4 %, men hvis skibet kun overførte 1 slave pr. ton skib, ville der blive et underskud på omkring 10 %.⁵² En optælling af Guineisk Kompagnis skibe viser, at de i gennemsnit lå omkring 1,16 slave pr. ton skib. Et tal der må siges at være så lavt, at det kun kan bekræfte konklusionerne fra ovennævnte økonomiske analyse.

Sluttelig skal nævnes, at en af årsagerne til, at Bargum involverede sig i slavehandel, var, at han i udlandet havde set, hvor store summer man kunne tjene på denne handel. Hvad han havde set, eller nærmere hørt, ved vi ikke, men for den hollandske slavehandel har undersøgelser vist, at den i gennemsnit gav et overskud på 2,58 % om året. For den britiske slavehandel har lignende undersøgelser vist, at det gennemsnitlige årlige overskud lå omkring 9,5 %; andre har dog ment, at det lå omkring 16 %.⁵³ Hvilket nok lyder mere sandsynligt, idet det gennemsnitlige overskud for det briti-

ske erhvervsliv i 1700-tallet er sat til ca. 13 %, og det er nok rimeligt at antage, at profitten for slavehandel må have ligget lidt over gennemsnittet for overhovedet at få redere og købmænd til at investere i en så risikofyldt handel.⁵⁴

Der er altså nogen uenighed, men hvad mente samtiden? Guineisk Kompagni indsatte seks skibe i farten på Guinea kysten. I 1779 ejede Københavns største redere, inklusiv Guineisk Kompagni, i alt 128 store skibe velegnet for slavehandel.⁵⁵ Guineisk Kompagni kunne ikke holde De dansk vestindiske Øer forsynet med slaver, og det var jo også kompagniets plan at sælge slaver til andre rederier for levering i Vestindien. Hvis overskuddet på slavehandel var stort, hvorfor var der så ikke nogle af rederne for de resterende 122 skibe, der valgte at gå ind i slavefart? Københavnske redere var i 1700-tallet ikke sarte, når det gjaldt de områder, inden for hvilke de tjente penge. Og hvorfor var det for årene 1767-69 kun tre ud af de 84 skibe, der lossede sukker i København hjemført fra Vestindien, der havde været turen rundt om Guinea efter slaver?

Henning Bargum de sidste år

I april 1774 forsvandt Henning Bargum fra København. Guineisk Kompagni var ikke gået som planlagt. Enken Gustmeyer havde allerede trukket sig, og svigersønnen sad nu alene tilbage med problemerne og gælden.

52 Hyde, side 372.

53 Anstey, side 22, for et højere tal se bl.a. J.E. Inikori og S.L. Engerman: *The Atlantic Slave Trade*.

54 Darity, side 160.

55 Feldbæk (1997), Vol. III, side 160.

Den 2. april var sidste gang Bargum var medunderskriver på referaterne fra kompagniets direktionsmøder, derefter forsvandt han. Det var der nok gode grunde til, for den 25. april mødtes direktionen igen. Dagsordenen var bl.a. indløbne veksler på 90.780 £, (ca. 450.000 rdl.), og dernæst så Asiatisk Kompagni gerne, at alle debitorer betalte halvdelen af deres gæld inden 11. juni, da kompagniet stod over for at skulle udbetale udbytte. Så bogholderen blev tilkaldt og anmodet om "at erholde så mange penge samlet i kompagniets kasse, som den halve debit til det Asiatiske Kompagni bidrager".⁵⁶

Bargum forlod landet, men kreativiteten tog han med. I 1782 træffer vi ham i Wien, hvor han havde grundlagt en bank. For hvilke penge er usikkert, men omkring 60.000 rdl. af dem skulle stamme fra de penge, den franske feltmarskal og øverstbefalende for den danske hær, Claude Louis de Saint Germain havde fået i pension i 1766, efter at han var blevet afskediget fra dansk tjeneste. Dernæst kan det være de penge, han tjente ved de 2 % afgifter, han havde fået fra Guineisk Kompagni, og som kan have været placeret i udlandet. Banken kaldes Karl & Friderich Bargum, og det gik ikke den bedre end Guineisk Kompagni, for omkring 1790 gik den fallit. I 1792 finder vi ham i Alsace, hvorfra han er i livlig forretningskorrespondance med en tidligere ansat i banken, Johann Friedrich Diederichsen fra Holsten, som på det tidspunkt var i Paris. Af brevene fremgår det, at det nok går lidt småt

56 Guineisk Kompagni nr. 1.

for den tidligere storkøbmand, idet han fortæller, at han gerne vil komme til Paris, men han kan ikke bo der, hvor Diederichsen bor, for det er for dyrt.

Bargum kom næppe til Paris, det var i de år også et farligt sted at være. Man skulle passe lidt på og blande sig udenom, i det hele taget holde albuerne ind til siden. Det var Diederichsen nok ikke så god til. Han blev rodet ind i processen mod Danton, så da Danton og hans venner 6. april 1794 i tre rødmaledede kærre blev kørt til Concorde Pladsen, hvor guillotinen stod, var Diederichsen fra Holsten mellem de udvalgte.⁵⁷

Med Diederichsens endeligt på Concordepladsen mister vi også den sidste forbindelse med Bargum. Hvad der derefter skete med ham, ved vi ikke, men et rygte vil vide, at han endte som købmand i den franske by Nantes. Hvis det er gået, som det plejede, er han nok snarere endt som falleret købmand i Nantes.

Efter at Bargum havde forladt landet, begyndte uheldene for alvor at vælte ind over Guineisk Kompagni. FORTUNA led i 1774 havari på vej hjem fra Vestindien og måtte søge nødhavn i Dover, samme år nåede ADA frem til St. Croix med kun 135 slaver i live ud af en last på 221 slaver. Februar 1775 udbrød, som nævnt ovenfor, slaveoprør på CHRISTIANSBORG, og senere på samme rejse led skibet havari og måtte igennem en dyr reparation i Norge, før det kunne vende hjem til København. Den 25. august 1775 besluttede direktionen, at man pr.

57 Koppel, side 250.

1. september 1776 ville give forterne tilbage til kongen, og 22. november samme år besluttede man at sælge kompagniets Sukkerraffinaderi.

Den 9. august 1777 var der så igen møde i direktionen, og i direktionsprotokollen læser man:

“Direktionen samlet og resolverede at de med Snauen ADAs hjemkomne Sukrer såvel som overblevne Provisions sorterer ved offentlig Auktion er bortsolgte, så findes det tjenligt at begiere et folium åbnet i Banquen for der at deponere alle for Compagniet formedelst indkomne penge således at ingen skal kunne udbetale nogen Anvisning med vores forlods

underskrift, nemlig Justitsråd Bredahl og mig Agent Thalbitzer, hvilket således til desmere sikkerhed fornødent eragtes som nu for det første ingen betydelig Udgift kan forholde. Til lige blev Bogholder Limprichts Casse eftersat da dens Beholdning ifølge af Resolutionen skal indleveres i Banquen.”⁵⁸

Dermed var det forbi for Det kongelige oktrojerede danske guineiske handelssocietet, og den danske slavehandel var igen givet fri.

58 Guineisk Kompagni nr. 1.

LITTERATURLISTE

Upublicerede kilder

Guineisk Kompagni:

- Nr. 1: Resolutionsprotokol 1770-77.
Nr. 11: Inden- og udenrigs breve og dokumenter 1771-76.
Nr. 34: Fakturaer m.v. farten på Guineakysten.
Nr. 48: Dagjournal for skibene FREDENSBORG og ELEONORA 1766.
Nr. 49: Dagjournal for skibene FREDENSBORG, ADA og CHRISTIANSBORG 1767.
Nr. 50: Dagjournal for skibene ADA, CHRISTIANSBORG og ELEONORA 1768.
Nr. 51: Dagjournal for skibene ELEONORA og ADA 1769.
Nr. 52: Inventarie, material og provisionsbog for skibene CHRISTIANSBORG, FREDENSBORG og ELEONORA 1766.
Nr. 61: Omkostnings- og inventariebog snauskibet ADA 1770.
Nr. 62: Omkostnings- og inventariebog snauskibet ADA 1775.
Nr. 63: Omkostnings- og inventariebog fregatten CHRISTIANSBORG 1772-74.
Nr. 65: Omkostnings- og inventariebog fregatten CHRISTIANSBORG 1776.
Nr. 66: Omkostnings- og inventariebog snauskibet ELEONORA 1771-72.
Nr. 67: Omkostnings- og inventariebog chaluppen QUITTA 1770.
Nr. 68: Omkostnings- og inventariebog chaluppen QUITTA 1771-73.
Nr. 69: Omkostnings- og inventariebog paketbåden FORTUNA 1772.
Nr. 109: Skibsprotokol for skibet FREDENSBORG 1767-69.
Nr. 110-114: Skibsprotokol for skibet CHRISTIANSBORG 1766-76.
Nr. 115-116: Skibsprotokol for snauskibet ELEONORA 1772-78.
Nr. 117-121: Skibsprotokol for snauskibet ADA 1767-77.
Nr. 122: Skibsprotokol for chaluppen QUITTA 1770-73.
Nr. 134: Forhandlingsbog for snauskibet ELEONORA 1769-70.
Nr. 135: Negotiebog for chaluppen QUITTA 1772-73.
Nr. 136: Sygejournal for fregatten CHRISTIANSBORG 1768.
Nr. 138: Sygejournal for snauskibet ELEONORA 1772-74.
Nr. 139: Sygejournal for snauskibet ADA 1767-69.

Kay Larsens arkiv. Det kongelige Bibliotek.

Trykte kilder

Andersen, Ellen, 1977: *Moden i 1700-årene*. København.

Anstey, Roger, 1975: "The Volume and Profitability of the British Slave Trade 1761-1807". In: Stanley L. Engerman og Eugen D. Genovese, (ed.): *Race and Slavery in the Western Hemisphere*. Princeton University Press.

Bean, N.R. og Thomas, R.P., 1974: "The Fishers of Men. The Profits of the Slave Trade". In: *The Journal of Economic History*. Vol. 34.

Bierlich, Bernhard, 2009: "The Danish Slave Trade, its Surgeons and Slave Mortality". In: *Outre-Mers revue d'histoire*. December.

Dannevig, Hartwig W., 1978: *Slaveskipet Fredensborg*. Oslo.

Darity, William Jr., 2006: "Profitability of the British Trade in Slaves Once Again". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.

- Feldbæk, Ole, 1986: *Danske handelskompagnier 1616-1843*. Oktrojer og interne Ledelsesregler. København.
- Feldbæk, Ole, 1997: "Storhandelens tid". In: *Dansk Søfarts historie 1720-1814*. Bind 3. København.
- Green-Pedersen, Sv. E., 1973: "Om forholdene på danske slaveskibe med særligt henblik på Dødeligheden 1777-89". In: *Handels- og Søfartsmuseets årbog 1973*.
- Green-Pedersen, Sv. E., 2006: "The Scope and Structure of the Danish Slave Trade". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.
- Gøbel, Erik, 1982: "Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807". *Handels- og Søfartsmuseets årbog*.
- Hansen, Thorkild, 1968: *Slavernes skibe*. København.
- Harms, Robert, 2002: *THE DILIGENT*. New York.
- Hernæs, Per O., 1998: *Slaves, Danes and African Coast Society*. Trondheim.
- Hogerzeil, Simon J. og Richardson, David, 2009: "Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade 1751-1797". In: D.B. Haycock & Archer, (ed.): *Health and Medicine 1700-1900*. London.
- Hyde, Francis E., Bradbury Parkinson B. og Marriner, Sheila, 1953: "The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade". In: *Economic History Review*. Vol. 5.
- Inikori, J.E., 2006: "Market structure and the Profits of the British African Trade in the late Eighteenth Century". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.
- Justesen, Ole, og Feldbæk, Ole, 1980: *Kolonierne i Asien og Afrika*. København.
- Kiple, Kenneth F. og Higgis, Bryan T., 1992: "Mortality Caused by Dehydration during the Middle Passage". In: J.E. Inikori og S.L. Engerman, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. London.
- Klem, Knud, 1985: *Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700 årene*. Bind 1-2. København.
- Koppel, Henrik, 1932: "En 'avocat de la cour du Roy de Dannemarck' i Dantonprocessen". *Personal Historisk Tidsskrift*, Bind 5.
- Merritt, J.E., 1960: "The Triangular Trade". In: *Business History*. Vol III.
- Minchinton, Walter E., 2006: "Characteristics of British Slaving Vessels 1698-1775". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.
- Møllenbach, J., Rydgaard, Frede og Mahneke, Axel, 1976: *Lægebog for søfarende*. København.
- Nathanson, M.L., 1836: *Historisk statistisk Fremstilling af Danmarks National og Stats Huusholdning*. København.
- Nystrøm, Eiler(ed.), 1925: *Luxdorphs Dagbøger*. Bind 1-2. København.
- Nørregaard, Georg, 1968: *Guldkysten*. København.
- Rawer, Ole Jørgen, 1831: *Almindeligt Varelexicon*. Kjøbenhavn.
- Richardson, David, 2006: "Prices of Slaves in West and West-Central Africa: Towards an Annual Series". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.

Sheridan, R.B., 2006: "The Commercial and Financial Organization of the British Slave Trade 1750-1807". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.

Svalesen, Leif, 1996: *Slaveskibet Fredensborg*. København.

Sveistrup, P.P. og Willerslev, Rich., 1945: *Den danske sukkerproduktions historie*. København.

Trier, H., 1907: "Gaarden Nr. 14 Ved Stranden". In: *Historiske Meddelelser om København*. 1907.

Westergaard, Waldemar, 1917: *The Danish West Indies*. New York.

Generel note

I teksten er alle regnskaber givet i rdl. dansk kurant. I Vestindien foregik en del af forretningerne dog i rdl. vestindisk kurant. Værdien af den vestindiske kurant lå fra 20 til 25% under værdien af dansk kurant. Det bevirkede, at salgsprisen for en slave, gengivet i rdl., reelt ofte var ca. 20 til 25% lavere end opgivet.

Den forskel i kursværdi er ikke medregnet i denne artikel, dels fordi den ikke forrykker konklusionen om, at slavehandelen i den behandlede periode gav underskud, og dels fordi betalingen for slaverne, der skete med vestindisk kurant, oftest forelå i form af sukker, der i København blev omsat i dansk kurant, hvorved man fik en del af valutatabet hjem igen.

Danish Slave Trade – a Loss-making Business?

SUMMARY

In 1765 the Copenhagen merchant Frederik Henning Bargum and The Royal Chartered Danish Guinean Company received a charter for the Danish slave trade between the Danish forts on the Guinean coast and the Danish possessions in the Caribbean: St. Thomas, St. Jan and St. Croix, for a period of 30 years.

Up until then the Danish slave trade had not been a great success. The old Danish West Indian-Guinean Company had in fact pulled out of the slave trade after great financial losses, and in 1754 the Company was dissolved.

But now with the new Guinean Company, as it was called, a new attempt was made. The new company took over the administration of the Danish forts on the Guinean coast, and five ships were purchased and put into service. A voyage round the Guinean coast and onward via the West Indies back to Denmark normally took about 20 months, so immediately five ships does not sound like a lot. However, as well as supplying their own ships the plan was for the company to sell slaves to ships from other countries via their forts on the Guinean coast.

Thus in 1769 the company signed a contract with a French shipping company to supply 3,600 slaves over a period of 3 years to be divided between 10 ships. Indeed, the first French ships began to turn up off the Danish forts, but it soon became apparent that the Danish possessions were not capable of supplying the agreed number of slaves. Only 1,767 slaves out of the agreed 3,600 were delivered, divided between only 7 ships, before the contract was annulled.

Within a few years the Guinean Company got into difficulties in other areas too. The Frigate FREDENSBORG, the company's largest ship, sank in December 1768 off the coast of Norway, several of the other ships were wrecked, one of them was subjected to a slave uprising, and as the accidents accumulated the unforeseen expenses rose.

A large part of the Guinean Company's records are still kept at the Danish National Archives in Copenhagen. In this article the author attempts to answer the question of what went wrong for the company, based on the sources which have been preserved. The conclusion is that the administration and maintenance of the forts on the Guinean coast were much too expensive. Neither could the forts supply a sufficient number of slaves to the French shipping company, nor to the Danish mother company. It turns out that in the years 1767-77 the company delivered only about 21% of the slaves that were imported to the Danish West Indies. Because so few slaves were actually delivered it also put a limit on the number of ships the company could put into service. On top of that, the ships that the company owned met with a large number of accidents.

All in all during the years 1767-77 the company came out with a combined deficit of about 425,000 rix-dollars (about £ 85,000) on the slave trade. This meant that if the company was to have a profit of 10% a year, they would have to have a profit of at least 47,000 rix-dollars (£ 9,400) a year on the sugar trade. However, it would appear unlikely that the company could achieve that, since of the 84 ships that unloaded sugar in Copenhagen in the years 1767-69, only three came from the Guinean Company.

In April 1774 it became obvious to the director of the company, Henning Bargum, that they were heading for bankruptcy, so in all haste he left the country to escape his creditors. The company continued business for a few more years but in August 1777 it was all over. The company gave up and delivered the forts on the Guinean coast back to the state. The Danish slave trade was once again open for all Danish subjects to participate in.

Galeasefører og meget mere i Grønland

Frede Bak, der i særlig grad har beskæftiget sig med Læsø og øens indbyggere og leveret artikler derom til flere årbøger, har også tidligere skrevet artikler til Handels- og Søfartsmuseets årbøger om grønlandske emner. For nogle år siden stiftede han bekendtskab med Christian Niensens dagbog fra Grønland, hvorfra han brugte enkelte optegnelser i sin historie om sin morfar, der var styrmand i KGH. Nu har forfatteren atter haft fat i dagbogen, og det er der kommet efterfølgende artikel ud af.

Dagbøger har ofte inspireret skribenter til spændende, dramatiske, glædelige eller sørgelige beretninger om mennesker og tildragelser under hjemlige eller fremmede himmelstrøg. Sådanne dagbøger er i mange tilfælde skrevet af kendte personer med en vis boglig baggrund og skriftlig formåen. Der er imidlertid undtagelser for så vidt angår det kendte, bogligheden, skrivekunsten og længden af daglige noteringer.

Den historie, som nu fortællles, er hentet fra en sådan undtagelse. Handlingen er hovedsagelig henlagt til Grønland, mens slutningen foregår på Læsø. Hele forløbet afvikles i tiden fra 1888 til 1914, hvoraf de sidste år beskriver en pensionisttilværelse på øen i det nordlige Kattegat.

Dagbogens forfatter hedder Christian Nielsen. Han blev født den 14. juli 1849 i Flade Sogn lige syd for Frederikshavn. 39 år gammel møder vi ham i Julianehåb i Grønland, hvor han er fører på galeasen EMMA, og hvor han den 2. august 1888 tager en dagbog i brug. Han skriver følgende:

“Vinden SO, storm, lastede om formiddagen og om eftermiddagen, førte en trosse ind på Kastelspynten og en ditto agter fra BB side.”

Så mange var ordene den torsdag i august 1888. De følgende dages, måneders og års dagbogsnotater er med få undtagelser af nogenlunde samme længde. Men da dagbogen føres over en periode på godt 20 år, er det muligt at tegne et billede af et menneskeliv, som ikke ret mange har gennemlevet det.

Galeaseføreren

Christian Nielsen bliver af slægtninge og andre, der har hørt om han, omtalt som galeasefører, og selv brugte han samme stillingsbetegnelse, fx på første blad i den dagbog, som han påbegyndte i 1888.

Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH) var Chr. Niensens arbejdsgiver og galeasen EMMA det skib, han skulle føre og i øvrigt passe og pleje. EMMA havde hjemsted i Juli-



Christian Nielsen i sin stue i Julianehaab.

(Foto Læsø Museum og Lokallhistorisk Arkiv)

Christian Nielsen in his living room in Julianehaab.

(Photo Læsø Museum and Local Historic Archives)

anehåb, hvor også Chr. Nielsen boede i de år, han arbejdede og opholdt sig i Grønland. Meningen med Chr. Niensens og EMMAs tilstedeværelse i Grønland var af vital betydning for forsyningssikkerheden og KGHs handelsvirksomhed. I sommerhalvåret ankom skibene fra Danmark fra KGHs plads i København med alle de varer og materialer, som var nødvendige for at få det grønlandske samfund til at fungere, således som de danske myndighe-

der ville det. KGHs skibe fra Danmark kunne imidlertid kun komme ind til de store bosættelser som fx Julianehåb. Der boede dog mange mennesker uden for Julianehåb, og derude skulle beboerne også have forsyninger. Det var her EMMA kom ind i billedet. Chr. Niensens opgave var at sejle forsyninger videre fra Julianehåb og ud til alle udstederne i distriktet.

Når der tales om forsyninger, så er der tale om alt, hvad der er brug for til hverdag og fest, til arbejde og fritid. Kul, træ, søm, sukker, tobak, kugler og krudt, papir, blæk, metervarer, konfektion – for blot at nævne et par varegrupper fra sortimentet.

Det med forsyningerne var Chr. Niensens ene vigtige opgave. Den anden nok så betydningsfulde var at bringe grønlandske produkter fra udstederne til Julianehåb, så det, grønlænderne havde samlet eller fremstillet og solgt til KGH, kunne blive sejlet til København med KGHs store skibe.

EMMA var et sejlskib, og kom Chr. Nielsen ud for vindstille, måtte han alliere sig med et hold grønlandske kajakfolk, så EMMA kunne blive slæbt videre. Grønlænderne var meget villige til at hjælpe – indsatsen gav altid en ekstra skilling.

Sejlads med store såvel som med små skibe kunne kun lade sig gøre i isfrit eller delvis isfrit farvand, så i den periode af året, hvor der var is og sne overalt, måtte EMMA lægge op og vente på foråret.

Chr. Nielsen blev ikke arbejdsløs af den grund. Han og hans hjælpere skulle hele vinteren sørge for, at EMMA, OTTO, en mindre træbåd, og alle joller og pramme lå forsvarligt

i havnen eller på land. Var fortøjningerne og afstivningerne i orden, var der trængt vand ind i bådene. var der for megen is og sne på dækket? Bådene skulle tilses hver dag, så de var intakte, når foråret og et fremkommeligt hav kom tilbage.

Der var også indendørs vinterarbejde at passe. Der skulle syes nye sejl og gamle skulle repareres. Årer skulle beklædes, der skulle syes måtter, flag og flagposer og nye telte fremstilles og gamle ses efter. Chr. Nielsen havde nok at se til, og ikke sjældent havde han fire, fem mand i arbejde.

Lodsen Christian Nielsen

Ikke sjældent fortæller dagbogen om Chr. Nielsens opgaver som lods. Lodstjenesten beskrives typisk sådan: "Dampere CREDIA kom hertil kl. 11 ½, jeg var lods", "Lettede anker kl. 8 aften, jeg var lods", "er lods på EXPEDIT" og "GODTHAAB kom til Julianehaab, jeg var lods". Med de sparsomme oplysninger kan læseren så bruge egen fantasi og spørge sig selv: Hvor lang tid var lodsen om bord? Hvordan kom han ud til skibet, der skulle ledes sikkert i havn? eller: Hvordan kom lodsen fra borde og ind til land efter veludført tjeneste? Alt det fortæller Chr. Nielsen intet om. For ham har alt omkring lodsningen været en selvfølge, som ikke har fordret yderligere kommentarer.

Heldigvis kan andre kilder række den videbegærlige en hjælpende hånd – som fx følgende: KGHs brig CONSTANCE lå sidst i august 1902 i Julianehåb klar til afgang med bestemmelsessted KGHs plads i København. Nu ventede kaptajnen kun på lodsen.

I ventetiden kan det oplyses, at CONSTANCEs skrog var bygget i Vejle og tilrigget i Flensborg for C.F. Tietgen & Co., som solgte nybygningen til KGH i 1856. Briggen sejlede sin sidste tur for KGH i 1903. Senere blev den solgt og brugt som kokkeskole for endelig at blive ophugget i 1937.

Og så kom lodsen, men lad det blive fortalt af CONSTANCES skibsdagbog.

"25. august 1902. Julianehaab.

Kl. 5 ½ kom lods Chr. Nielsen med 19 fartøjer og 87 lejede* for at bugserer skibet ud. Lettede anker, indtog fortøjningerne og bugserede ud efter. Kl. 8 tværs af Hvide Hus.

Kl. 11 ankrede i Usuk havn for BB anker, 40 fod kæde, fortøjede agter med 1 stålvejer og 1 5" græstrosse, Lods Chr. Nielsen med fartøjer og lejede* gik fra borde, beholdt om bord lods Marius Dorph og 4 lejede med 1 slup for at lodse skibet til søs."

"Søndag den 7. september 1902.

Lodsen går fra borde. Første dag i søen på rejse fra Grønland til København.

Skibet har ligget i Usuk havn fra den 25. august 1902."

Med den viden, som skibsdagbogen har bragt os, mon ikke Chr. Nielsens indsats som lods så skal opfattes med større respekt end, hvad der hidtil er indrømmet ham på basis af hans egne udsagn. Hvilket arbejde har det

* De "lejede" er grønlandere, der mødte med deres fartøjer.

ikke været at få de mange grønlandere til at møde en tidlig morgen, at få dem til at gøre nøjagtigt som lodsens ønskede på et givent signal, og til sidst at få alle involverede sikkert i land igen. Chr. Niensens lederegenskaber har bestemt ikke fejlet noget.

En anderledes uge

Den 47-årige Christian Niensens gøren og ladden i den grønlandske vinter for mere end hundrede år siden vil nok få en og anden til at tænke på vore dages Siriuspatrulje eller de Grønlands-ekspeditioner, som TV har taget os med på.

Dagene fra 25. til 31. oktober 1896 forløb sådan for Chr. Nielsen:

Den 25. havde fru Brummerstedt fødselsdag, og traditionen tro var Chr. Nielsen og mange andre danskere inviteret til selskab hos familien. Det blev nok lidt halvsent, så det må være forklaringen på, at lægen, Chr. Nielsen og et par mand mere først mødtes klokken halv ti. Lægen skulle på tur til nogle af udstederne, og Chr. Nielsen og hans hjælpere skulle sejle ham rundt i OTTO, der var udrustet, så det lille selskab kunne klare sig i en uges tid.

Det var meningen, at de skulle ud til Storøen, men den lå et godt stykke borte, så første stop på vejen var Korsiak. Dertil nåede de klokken syv om aftenen.

Det havde været en lang dag på havet, så de besluttede sig for at overnatte der og gik i gang med at rejse teltet. Det var næsten mørkt og meget besværligt at få teltet sat op, men det gik, som Chr. Nielsen skrev i dagbogen.

Næste morgen var alle mand tidligt oppe, og telt og grej blev pakket sammen og bragt om bord i OTTO, så de var klar til at sejle kl. 8.

De kom godt nok nærmere Storøen, men det var umuligt at komme helt derover på grund af is. Derfor besluttede de at overnatte på sidste anløbssted. Teltet blev rejst, de fik spist, og så var det kun at vente på, hvad morgendagen ville bringe. Den kom med en frisk kuling, som dog tog af op ad dagen. Isen lå tæt fra land og langt ud. Chr. Nielsen sendte en af mændene, Povia, ud for at skaffe sig et overblik over isen i området. Da han kom tilbage, kunne han fortælle, at isen lå tæt, så langt han kunne se.

Holdet besluttede nu at sejle til Sydprøven, hvortil de ankom kl. 4. Her kunne de alle blive indkvarteret, så teltet og det øvrige grej kunne blive om bord i OTTO.

Næste dag, torsdag den 29., skete der en række uforudsete begivenheder, som fuldstændig ændrede rejseplanen.

Lægen fik besøg af en af borgerne fra Julianehåb. Han ville have lægen med tilbage til kolonien, fordi hans kone var meget syg. Ægtemanden havde lejet en konebåd, så de to kunne følges ad tilbage til Julianehåb. Valget af konebåd var, iflg. Chr. Nielsen, et godt valg, idet den langt bedre kom gennem det isfyldte farvand end OTTO, en træbåd. Resultatet blev, at lægen tog af sted med konebåden, og Chr. Nielsen ville så komme senere med OTTO og bådens øvrige besætning. En hjemtur som blev alt andet end behagelig.

De måtte blive endnu en nat i Sydprøven, men var tidligt oppe om fredagen, så de kunne sejle allerede kl. 7. Langsomt gik det tæt inde

under land, og efter en hel dags sejlads, var de vel nået halvvejs, da de ved halvfemtiden søgte land og slog lejr. Teltet blev rejst, og de lavede varm mad. Om natten fik de både sne og regn, men heldigvis var deres udstyr i orden, så ingen led overlast.

Næste morgen sejlede de ud i det isfyldte farvand kl. 8 og nåede endelig hjem til Julianehåb kl. 4 om eftermiddagen.

En begivenhedsrig og anderledes uge var slut.

Handelsmanden Chr. Nielsen

Om det var Chr. Nielsen, "der ikke kunne sidde stille", eller det var KGH, som stod i bekneb for ekstra arbejdskraft, det må stå hen. Nok er det, at Chr. Nielsen "begyndte at handle i butikken", som han skrev i dagbogen engang i juni 1899. Det skrevne skal forstås sådan, at det var Chr. Nielsen, der stod bag butikkens disk, og det var ham, der indhandlede, købte de produkter, som grønlænderne kom for at sælge. Det drejede sig fx om skind, spæk, hvidfisk og anden fisk. I butikken skulle modtagne varer fra det sydlige Danmark kontrolleres og efterses, og noget meget vigtigt, beholdningerne måtte gøres op så eventuelle mangler kunne blive bestilt i god tid. De daglige fornødenheder skulle altid være at finde på butikens hylder.

Det var ikke kun i Julianehåb, at Chr. Nielsen hjalp til i butikken. Han blev også sendt ud for at hjælpe eller afløse i udstedernes små butikker. Han var således ene mand i butikken i Sydprøven fra september 1899 til juni 1900. Her kom han ud for en oplevelse, som



Christian Nielsen og hans 27 år yngre brud fotograferet i 1904.

(Foto Læsø Museum og Lokalhistorisk Arkiv)

Christian Nielsen and his 27 year younger bride photographed in 1904.

(Photo Læsø Museum and Local Historic Archives)

virkelig gik ham på. Det fremgår tydeligt af dagbogens tekst for 25. marts 1900. Dagens tekst er en af de længste, Chr. Nielsen overhovedet har skrevet. Den for ham usædvanlige hændelse beskrev han sådan:

“25. marts 1900.

Ludvig var her i dag med 6 pund kød og 2 gamle kobberkedler, og da jeg ikke ville købe, blev han vred og lagde sig på disken, jeg spurgte ham, om han ville handle, så svarte han nej, så sagde jeg til ham, han skulle gå sin vej, men det ville han heller ikke, så gentog jeg det et par gange til, at han skulle gå, når han ikke ville handle, for jeg ville ikke blive stående i butikken, men han ville ikke flytte sig, så måtte jeg jo flytte ham væk, så jeg kunne komme ud, jeg var jo tvunget dertil, jeg er jo tvungen til at hævde min plads, for ellers endte det med, at de jagede mig ud og gjorde, hvad de ville, og det går jo ikke.”

Chr. Nielsen havde selvfølgelig også gode oplevelser i Sydprøven. Det var således hans opgave at uddele julekost til grønlænderne, og det skete den 23. og 24. december.

Hans nytårsaften samme år synes at have været noget trist. I dagbogen skrev han: “SO Storm. Stakittet om huset blæste ned.”

Det hus, han boede i, viste sig at være ikke så lidt gulvkoldt, men heldigvis fandt han på råd, og et par dage efter den lidt triste melding, fortæller dagbogen, at ubehagelighederne er afhjulpet, idet Chr. Nielsen havde pakket sne rundt om huset.

Murermester

Der skulle rejses en båke, et sømærke, på Hollænderøen, som lå noget af en god rejse fra Julianehåb. Chr. Nielsen beskriver processen, der afvikles over to dage, således under 10. og 11. oktober 1893:

“10. oktober 1893.

Jeg var ude på Hollænderøen med en båke. Rejste fra Julianehaab med OTTO og 6 mand klokken 6. Kom til Hollænderøen klokken 11. Begyndte at bære godset op. Der var en lang vej at gå. Vi brugte 1 time til at gå frem og tilbage. Båken blev rejst klokken 5 med meget besvær og strengt arbejde med at bære alle sagerne op på fjeldet.”

“11. oktober 1893.

Begyndte at mure varden op klokken 6½. Var færdig til klokken 12. Holdt middag. Rejste hjem klokken 2. Kom til Julianehaab klokken 6.”

Den private Chr. Nielsen

Dagbogen fortæller, at Chr. Nielsen havde nok at se til i jobbet som galeasfører, og hvad det førte med sig af andre gøremål i KGHs tjeneste.

Dagbogen fortæller derimod meget lidt om den private Chr. Nielsen, hans dagligdag i hjemmet, familielivet og hans fritidsinteresser. Kun i glimt får vi et lille indblik, og da er det oftest i forbindelse med dramatiske situationer, eller når den private begivenhed er knyttet til en højtid eller selskabelighed.

Et af højdepunkterne inden for det dramatiske må vel siges at være, hvad dagbogen beretter fredag den 22. januar 1897: “Stille og sne. Var hos doktoren og fik en finger sat af på den venstre hånd. Fingeren var krum, så jeg kunne ikke bruge hånden. Fik den af uden at blive bedøvet, og det gik godt. Ikke videre smerter. Ligger på sygehuset.”

Den nyopererede måtte tilbringe et par dage i sygeseng og fik så lov til at tage hjem, men hver dag i en lille måned besøgte han sygehuset og fik skiftet forbindelse. Endelig blev gazen skiftet ud med et plaster, og få dage efter fortæller dagbogen, at hånden er rask.

Tro nu ikke, at det sædvanlige daglige arbejde fik lov til at passe sig selv. Næ, dagbogen beretter, at "mandskabet har tilset EMMA og passet de små både."

Mod slutningen af sygeperioden holdt et par af Julianehåbs danske fødselsdag, og begge gange var Chr. Nielsen til selskab. I det hele taget er det med at holde selskaber og at være til selskab noget, der afvikles med kortere mellemrum. I løbet af året er det fødselsdage, der giver anledning til at samles. Intet kommer dog op på siden af sammenkomsterne i forbindelse med jul og nytår. Som eksempel er her Chr. Niensens program i juledagene 1893. Juleaften: Selskab for alle danske hos kolonibestyreren, hvor der også blev spist juleaftensmad. Første juledag: Selskab hos bestyreren for indbudte. Anden juledag: Selskab hos doktoren.

Nytåret krævede også sin mand. Her er, hvad Chr. Nielsen måtte igennem nytårsaften 1900 og dagene derefter:

"Mandag 31.12.1900. ... Spiste til aften hos bestyreren sammen med de andre danske. Der var fyrværkeri på Lille Varde og på Kastelspynten, og der blev skudt med kanonerne."

"Tirsdag 1. januar 1901. ... Selskab hos assistent Mathiesen for de danske."

Og så er det, som om det er blevet tilstrækkeligt med al den selskabelighed. Nu er det om at komme i gang med hverdagen, og hvad den kan føre med sig. Chr. Nielsen tilbragte sin 2. januar 1901 sådan:

"NO flovt og frost. Var lidt til fjelds, fik 1 rype. Syede sejl om eftermiddagen. 5 mand i arbejde."

Det med at holde selskab for alle danske i kolonien kunne godt se ud til at være en begivenhed, der gik på omgang blandt danskerne. Chr. Nielsen havde således alle danske til selskab fx i forbindelse ned sønnens barnedåb og senere en 2. juledag. De danske havde også andre muligheder for at se hinanden og være sammen. Ikke sjældent var der dansk gudstjeneste og flere gange blev der afholdt bazar, hvor overskuddet gik til grønlænderne.

En gang imellem måtte den private Chr. Nielsen imidlertid have det lidt for sig selv. Vi møder ham på ski i omegnen af Julianehåb. Skiturene er gerne kombineret med jagt, hvor det går ud på at få skudt nogle ryper. Chr. Nielsen synes at være en god skytte, for ikke sjældent fortæller dagbogen om de nedlagte rypers videre skæbne. De bliver henkogt i dåser med fire fugle i hver dåse.

Langt hovedparten af dagbogens indhold beskæftiger sig med Chr. Niensens arbejde på og ved havet. Der er imidlertid meget langt mellem beretninger, hvor vi møder den private Chr. Nielsen på havet i sin fritid. Men han er sommetider alene ude i en jolle. Nu og da er det geværet, der er følgesvenden, og så kan

byttet være alke eller ryper. Enkelte gange har han taget garn med i båden. Dem sætter han ud for bl.a. at fange krabber, men det var ingen succes.

Afsked med Grønland

“Jeg er skeiet ud”. Sådan skrev Chr. Nielsen i dagbogen lørdag den 5. september 1908. Vi får også at vide, at EMMA har fået en ny fører, og at han selv er begyndt at pakke til hjemrejsen.

KGH har dog stadig fornøjelse af den mangeårige medarbejders erfaringer. Fx tog han som lods imod GODTHAAB, som kom til Julianehåb den 22. september for at bruge et par dage på at indtage ladning til København. GODTHAAB var også det skib, Chr. Nielsen og hans familie skulle sejle med, og fredag aften den 25. gik alle om bord for at være rede til den lange rejse til det sydlige Danmark.

Næste morgen kl. 0600 lettede GODTHAAB. Ankeret blev hevet op, og vejret var fint, så skibet kom godt og sikkert ud i åbent hav.

Chr. Nielsen skrev ganske givet dagbog for egen fornøjelses skyld. Alligevel er der en pudsig sætning, som kunne være til forklaring for en fremmed læser. Dagbogsnotatet for den sidste dag i Grønland mangler oplysning om barometerets udvisende. Det har Chr. Nielsen forklaret med sætningen: “Ved ikke hvad barometerstanden er, da det er pakket ned.”

Det var godt vejr, da de forlod Grønland, men allerede dagen efter sejlede de ind i en storm af de mere ondsindede. En forkert søknækkede klyverbommen, slog nathuset over bord og ødelagde et skylight, så der bl.a. kom

en del vand ned i kahytten. Ikke så mærkeligt var næsten alle om bord søsyge, og Chr. Nielsen betegnede sig selv som barnepige og trøstede sig og dagbogen med, at det næste dag var godt vejr, at børnene havde det godt, og “konen ikke søsyg mere”.

Det gode vejr fortsatte, og børnene kom op fra kahytten og legede på dækket.

Den 9. oktober passerede GODTHAAB Skagen og holdt ned gennem Læsø Rende, “men det er tåget hele tiden, så vi kan ikke se land.” Chr. Nielsen havde nok glædet sig til at få et glimt af Læsø, men det blev han altså snydt for.

Hjemkomsten

Lørdag den 10. oktober sidst på eftermiddagen ankom GODTHAAB til KGHs plads i København.

Chr. Nielsen og hans familie havde en stribe gøremål, som skulle afvikles i København, før de kunne rejse videre, men endelig var alle forretninger og ærinder bragt ud af verden, så søndag den 18. rejste de med PRIOR fra Kvæsthusbroen i København til Frederikshavn.

I Frederikshavn blev de modtaget af Chr. Niensens svigerfar, der i egen båd var sejlet familien i møde for at tage dens flyttegods med til Læsø, mens Chr. Nielsen, konen og børnene tog Læsø-damperen.

Chr. Nielsen glemte ikke at føre dagbogen, men beskrivelsen af den første dag på Læsø var et par meget triste linjer:

“Ingenting udrettet. Godset ikke kommet. Ved ikke, hvor vi skal bo.”

Hjemrejsen var slut. Chr. Niensens tilværelse som pensionist tog sin begyndelse.

Skal vi alene holde os til dagbogens sparsomme ord og korte sætninger, så er det som om Chr. Nielsen var en smule usikker på fremtiden, og at han langt fra havde styr på sit og familiens nye liv og hverdag.

Men den knap 60-årige Chr. Nielsen havde stadig mange kræfter i behold.

De følgende pensionistår på Læsø viste, at nok var sømanden gået i land, men han var ikke gået i stå.

Den aftrådte sømand

Dagbogen fortæller, at Chr. Nielsen de første dage efter ankomsten til Læsø ikke så specielt lyst på fremtiden. Ifølge samme dagbog gik der imidlertid ikke mange dage, før han synes at være godt tilpas. Familien kom i besiddelse af et hus, et hus, der nok var noget nedslidt og virkelig trængte til ikke blot en kærlig hånd, men en hånd, der kunne skabe gode rammer om den lille familie, der var flyttet ind.

Chr. Nielsen gik i gang, og hver dag blev der gjort fremskridt.

I få ord og korte sætninger beretter dagbogen derom og indtrykket er, at en glad og tilfreds mand har ført pennen. Han har mange bolde i luften på samme tid. Værelser og kamre bliver malet og tapetseret, køkkenet laves om, en væg rives ned, og en anden rejses, et nyt komfur købes i Frederikshavn og transporteres til Østerby i et fiskerfartøj, komfuret installeres, alt mens der skrives skøde på huset og betales 2.000 kr. for det. Der bliver også købt en kalv, så nu har fårene, som allerede hørte til ejendommen, fået selskab. Også jorden er der



Christian Nielsen og hans kone foran deres hus i Østerby på Læsø.

(Foto Læsø Museum og Lokalhistorisk Arkiv)

Christian Nielsen and his wife in front of their house in Østerby on Læsø.

(Photo Læsø Museum and Local Historic Archives)

tænkt på, idet Chr. Nielsen fik en mand til at pløje, alt mens han selv lavede en ny retirede. Og så fornægter den gamle sømand sig ikke – sker der noget på havet, må det med i dagbogen. Onsdag den 25. november 1908 læses: “8 tyske panserskibe lå norden for Læsø og skød.”

Nok var der travlt og stadig meget at se til, men hverken kirken eller missionshuset blev svigtet, og der var gerne et møde om ugen.

Heller ikke julen blev glemt, selvom højtidsdagene ikke får mange ord med på vejen. Dagbogens juleaften lyder sådan: “SV flovt overtrukken, men godt vejr hele dagen.” Vi skal helt frem til den 27. december, før dagbogen erkender, at det er jul, men så får vi også realiteterne serveret. Chr. Nielsen skrev følgende :

“Holdt selskab og juletræ med Niels familie, pigerne og Karen. Ryper og rabarbergrød

til middag, skåren mad til aften. Alt meget godt.” De sidste tre ord må være tiltænkt Chr. Niensens kone, så det havde virkelig været en succesaften, for det hører til de helt store sjældenheder, at konen nævnes, når der ses bort fra hendes deltagelse i det daglige udendørs arbejde, og det er i øvrigt først her på Læsø, at konens nærvær omtales.

Der er ikke tvivl om, at julens ryper stammede fra Grønland. At det forholder sig sådan, kan udledes af en dagbogsindførsel fra 13. februar 1902, hvor der læses: “ ... fik henkogt 14 dåser ryper ...”; ikke at ryperne stammede fra den henkogning, men der blev henkogt ryper hvert år.

Dagen efter den vellykkede familiefest, var der juletræ i missionshuset, og Chr. Nielsen skrev: “... min kone og Johanne var med. Jeg gav 2 kr. til træet.” Johanne var 3 ½ år gammel.

Så er det også slut med festlighederne. Nytårsaften synes ikke at være noget særligt, og dagbogen siger tydeligt, at nu er det hverdag igen. 31. januar læses: “Syd flovt og let frost. Slagtede et lam.”

Det nye års korte dage og lange mørke aftener betød, at arbejdet ude indskrænkede sig til det absolut nødvendige, mens der blev så meget mere tid og energi til gøremål, der kunne eller skulle udføres indendørs.

Chr. Nielsen fik brugt sine flittige og dygtige hænder på stort og småt, som skulle til for at gøre dagligdagen behagelig for alle i huset.

Der blev snedkereret, malet og muret. Chr. Nielsen lavede fx trillebør til datteren og trillebør i stor størrelse til brug i stalden. I køkkenet

fik væggen en ny tallerkenrække, og med regelmæssige mellemrum blev der bagt ikke kun til husets faste indvånere, men naboer og familiemedlemmer havde fast plads i den store ovn. Det gjaldt om at udnytte resurserne bedst muligt. Ind imellem trængte støvler, træsko og sko til nye såler, og det klarede Chr. Nielsen.

Nu og da måtte den gamle sømand have fat i bøssen. Jagt som i Grønland var det jo ikke, men glæden ved at gå tur med et våben var stort set den samme her på Læsø, og når man så tilmed var en god skytte, blev det ikke sjældent til en hare, en and eller gås, som kom ind og afløste fisken, den spise, der oftest stod øverst på menukortet.

Det vil føre for vidt at komme ind på Chr. Niensens helt store projekt, nemlig det at nedbryde et hus på et matrikelnummer og flytte materialerne til et andet for til sidst at lade det ”nye” hus tænge på gammel Læsø-maner med tang, med ålegræs samlet langs kysten ikke langt fra det niensenske hjem. Efter denne kraftanstrengelse var det som andre gøremål kom med i Chr. Niensens hverdag. Han tog nogle af sine gamle specialer op. Ikke sjældent var han på havnen for at tage mål til sejl, og hjemme fik han travlt med at sy bl.a. topsejl, klyver, stagfok og gaffeltopsejl. Vi ser for os sejlmageren med det tjærede eller voksede garn blive presset gennem den svære sejldug godt hjulpet på vej af trykket fra sejlmagerhandsken.

Modsætningen til dette hårde arbejde, der kræver styrke i hånd og arm, oplever vi til

andre tider Chr. Nielsen som urmager. Ikke sjældent ordner han egne og andres ure – eller “klokke”, som dagbogen kalder dem. Om der er tale om lommeure eller stueure eller begge dele må stå hen, dagbogen bevarer det som en hemmelighed. Under alle omstændigheder kunne Chr. Nielsen få tiden til at gå for sig selv og andre.

Og igen. Aldrig blev havet og livet derude glemt. Dagbogen fortæller, når redningsbåden har været ude – på øvelse eller til et skib i vanskeligheder. Indtræffer der en stranding, følger Chr. Nielsen redningsaktionen fra dag til dag, og han følger også med i, hvornår strandvagter aktiveres. Han gav dagbogen korte og knappe facts, men mon ikke hans fantasi var nok så engageret i den aktuelle hændelse?

Aktive kvinder

Indtil nu har historien beskæftiget sig med en sømand. De følgende linjer handler imidlertid om Læsø-kvindernes meget aktive deltagelse i det daglige arbejde med hyppige afstikkere ind på normalt mande-områder. Det synes at ligge fjernt fra historiens hovedemne. Men det hele spiller trods alt fint sammen. Det, der her skal gengives om disse barske kvinders indsats på Kattegatøen, er alt sammen hentet fra Chr. Niensens dagbog. Det var hans observationer, og hvad han mente, der var værd at nedfælde.

Her er et bredt udvalg:

“Marie og Ane slog lyng for os” – “Sine, Maria og Tulle var ude at røgte tang” – “hans kone såede havre og vikke, græsfrø og kløver” – “Maria hjalp med gødningen” – “Stine Olsen



Det gamle Læsø-hus, som pensionisten Chr. Nielsen “flyttede” og brugte til at udbygge sit hjem.

(Foto Læsø Museum og Lokalhistorisk Arkiv)

The old Læsø house that Christian Nielsen moved when he had retired and which he used to extend his home.

(Photo Læsø Museum and Local Historic Archives)

slagtede en kalv” – “Karen kørte med sand og sten” – “Karen harvede og såede i den brækkede jord” – “min kone gravede tørv” – “Købte en kalv af Stine for 10 kr.” – “Mor slog to bører fulde af lyng ude på det nye stykke” – “Niensens kone savede for os” – “Kvien fik kalv. Jenss kone var her og hjalp, da det var svært for kvinden at føde.”

Helbredet svigter

Chr. Niensens helbred er ikke, hvad det har været. Dagbogsoptegnelserne fra tiden i Grønland nævner yderst sjældent noget om sygdom. Han havde et jernhelbred de mange år, han arbejdede i det høje nord. Anderledes efter hjemkomsten til Læsø. Dagbogen fortæller om lægebesøg såvel på Læsø som i Frederiks-

havn. Sætninger som: “Jeg er syg”, “Jeg holder sengen”, “Jeg har ikke været ude” og “Jeg var ude for første gang” er gentagen læsning. Også beskrivelsen af konens fysisk anstrengende udendørs arbejde og hans egen stillesiddende indendørs beskæftigelse fortæller vel noget om svigtende kræfter hos en mand, der er midt i tresserne – selvfølgelig særlig markant sat op mod en 27 år yngre kone.

Chr. Nielsen døde den 11. november 1914 og var da 65 år gammel. Han blev begravet på kirkegården i Østerby. Hans kone døde i 1957 og fandt sit sidste hvilested i samme grav

som manden. Gravstedet kan ses den dag i dag (2009).

Afslutning

Historien om Chr. Nielsen, galeasfører mv. i Grønland, er slut.

Ja og Nej.

Ja, fordi du nu har læst, hvad skribenten valgte at fortælle fra hovedpersonens dagbog.

Nej, fordi der selvfølgelig er meget mere at hente fra en dagbog, som strækker sig over 20 år, og navnlig fordi mennesket Chr. Nielsen var meget mere end noteringer i en dagbog.

Master of a Galeas in Greenland and a lot more besides

SUMMARY

The story that is told here is taken from a diary, which was mainly written in Greenland, while the ending takes place on the island of Læsø. The entire course of events took place between 1888 and 1914, of which the later years describe the life of a pensioner on the island in the northern Kattegat.

The author of the diary was Christian Nielsen. He was born on the 14 July 1849 in the parish of Flade, just south of Frederikshavn. We meet him at the age of 39 in Julianehåb in Greenland, when he was the master of the galeas EMMA and when he began his diary on 2 August 1888.

The diary entries are with few exceptions very short. However, since the diary is kept for a period of over 20 years it is possible to form a picture of a life that not many other people have experienced.

Christian Nielsen was known by relatives as well as people who had heard of him as the master of a galeas, and he used the same title himself, e.g. on the first sheet of the diary he began in 1888. Christian Nielsen was employed by The Royal Greenland Trading Company (KGH) and the galeas EMMA was the ship he had to skipper and look after for them. It had its homeport in Julianehåb, where Christian Nielsen also lived during the years he worked and stayed in Greenland. Christian Nielsen's and the EMMA's presence in Greenland was of vital importance for the maintenance of supplies and the KGH's trade. In the summer half-year ships arrived from Denmark from KGH's berth in Copenhagen with all the goods and materials that were necessary to make the Greenland society function. However, KGH's ships from Denmark could only put in to the larger settlements such as Julianehåb for example, while supplies to the more remote districts were carried by the EMMA.

Christian Nielsen also had other tasks such as pilot for the larger vessels that called at Julianehåb, and he

took part in shorter trips on the smaller vessels to the settlements in the remote districts, to which he brought supplies or provided transport for the doctor, who had to treat the local population.

Occasionally, both in Julianehåb and the remote districts, it was part of Christian Nielsen's job to organize the distribution of goods to the shops, and then he was also the one responsible for the purchase of the products that the Greenlanders came to sell. This included products such as furs, blubber, beluga and other fish.

In 1908 Christian Nielsen finished his job in Greenland and the whole family travelled home on the GODT-HAAB. They made their home on the island of Læsø, which was where his wife had been born. The diary describes the family celebrations such as Christmas and birthdays, and also illnesses, the running of the household and repairs, hunting, fishing, animal husbandry, baking etc. The family received help with the biggest tasks from their friends and neighbours, and generally the diary indicates that Christian Nielsen and his family got on well with the local islanders.

In contrast to the hard work which demanded strength of both hand and arm, at other times we experience Christian Nielsen as a watchmaker. It was not unusual for him to fix his own and other people's watches – or clocks as the diary calls them.

Christian Nielsen's health changed on Læsø. During the many years he worked in the high north he had had an iron constitution, but it was different on his return to Læsø. The diary tells of doctor's visits both on Læsø and in Frederikshavn. Christian Nielsen died on 11 November 1914 at the age of 65. He was buried in the cemetery at Østerby. His wife died in 1957 and was laid to rest in the same grave as her husband. The grave can still be seen today (2009).

Årsberetning 2009-2010

Handels- og Søfartsmuseets helt dominerende opgave i disse år er planlægning, udvikling og gennemførelse af museets store fornyelse, med opførelse af et nyt hus, udvikling af gamle og nye aktivitetsfelter og gennemførelse af museets nye indretning med udstillinger, videnscenter, skole-tjeneste, butik, cafe og konferencefaciliteter. Hertil kommer udvikling af drifts- og kultursamarbejder med det nye museums naboer, Kronborg Slot og Kulturværftet, samt de øvrige kulturinstitutioner i området. Hertil kommer også at styrke relationerne til de maritime erhverv og uddannelsesinstitutioner og styrke de faglige og formidlingsmæssige relationer til søfartsmuseer i ind- og udland. Endelig skal det nye museum under et nyt navn profileres og markedsføres, så det opnår en helt anden gennemslagskraft og synlighed end i dag.

Der er i 2009-10 arbejdet intenst på disse fronter, som det fremgår af den følgende beretning, der også omtaler årets store milepæle: Louis-Hansens Fonden og Maritim Museums Bygs godkendelse af udstillingsprojektet; indgåelse af kontrakt med de hollandske udstillingsdesignere Kossmann.dejong; Maritim Museums Bygs start af byggeriet og kulturminister Per Stig Møllers "første spadestik", samt Helsingør Kommunes vedtagelse af budget 2011, der for første gang indeholder en driftsbevilling til Handels- og Søfartsmuseet.

Beretningen 2009-10 fortæller om et stort arbejde, der er resultat af alle medarbejderes, bestyrelsesmedlemmers og interessenters intense arbejde med at føre det gamle museum på Kronborg frem til nye rammer, nyt indhold og tusindvis af nye brugere.

Etablering og drift af Danmarks nye søfartsmuseum

Udviklingen af et helt nyt museum af international klasse i nye spektakulære rammer kræver en helt ekstraordinær indsats for ikke blot at sikre et perfekt museum på åbningsdagen men også en løbende drift på et højt kvalitetsniveau, der matcher de store investeringer i etableringsfasen og forventningerne hos publikum. Som udgangspunkt er Handels- og Søfartsmuseet med 12 medarbejdere og et driftsbudget på 7 mio. kr. ikke stærkt nok til at løfte opgaven. Når det alligevel vil lykkes, så skyldes det de mange kræfter omkring museet, der sammen med museet arbejder på sagen og de mange resultater, der kan opnås ved at etablere samarbejder på de områder, hvor museet har fælles interesser med andre aktører.

Museet fik i 2009 en ny bestyrelse, der er udpeget af et repræsentantskab, som repræsenterer alle sider af det maritime erhverv. Bestyrelsen er sammensat ud fra kvalifikationer

i forhold til at skulle drive en moderne kulturinstitution med de ikke blot aktivitetsmæssige, men også driftsøkonomiske udfordringer, det indebærer. Bestyrelsen, under ledelse af formanden, Erik Østergaard, har været involveret i de fleste sider af museets drift og udvikling. Museets relation til de offentlige bevillingsgivere og til Maritim Museums Byg ApS samt udvikling af det nye museums profil har været i centrum for bestyrelsens arbejde.

Den store opgave med at bygge og indrette et nyt søfartsmuseum medførte, som omtalt i tidligere årsberetninger, at man i 2008 oprettede en ny selskabskonstruktion til at løfte store dele af opgaven: Maritim Museums Byg ApS.

Dette selskab står for gennemførelse af byggeriet og indretningen. Det daglige arbejde foregår med formanden for Maritim Museums Byg, Dan Pode Poulsen, som hovedkraft.

Arbejdet gennemføres på baggrund af generøse donationer på over 300 mio. kr. fra i alt 11 fonde:

- 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
- Lauritzen Fonden
- Oticon Fonden
- TK Foundation
- TORMs Understøttelsesfond
- ØK's Almennyttige Fond

De egentlige byggeudgifter er estimeret til 212 mio. kroner, hvortil kommer øvrige udgifter til arbejder på grunden, samt indretning af bygningen og basisudstillingerne.

Fondsmidlerne samles i en, ligeledes i 2008, stiftet fond: Maritim Museums Fond, med en bestyrelse bestående af formand

- Mette Christensen, vicepræsident, Sø- og Handelsretten
- Dan Pode Poulsen, økonomidirektør, Danmarks Rederiforening
- Carsten U. Larsen, direktør, Folketinget, tidl. Nationalmuseet
- Jens Bjergmose, adm. direktør, TORM's Understøttelsesfond
- Jens Fehrn-Christensen, tidl. finansdirektør, Dampskibsselskabet NORDEN A/S
- Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen.

Fonden har etableret førnævnte datterselskab: Maritim Museums Byg ApS med en bestyrelse bestående af:

- Formand Dan Pode Poulsen, økonomidirektør, Danmarks Rederiforening
- Arnt Ottendahl, arkitekt, Arkitektfirmaet Arnt Ottendahl
- Jacob Salvig, museumsdirektør, Naturama
- Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen.

Bygherrerådgiver og rådgivende ingeniør: Maritim Museums Byg har ansat Alectia (tidl. Maersk Construction) som bygherrerådgiver, Rambøll som rådgivende ingeniør og Pihl & Søn A/S som entreprenør.

Museet fungerer ikke som en isoleret institution. I 2009-10 er der arbejdet målrettet på at etablere og videreudvikle samarbejdsrelationer, der kan styrke det nye museum, ligesom det kan sikre at det nye museum medvirker positivt i den samlede kultursektor på mange fronter:

Naboerne på havnen

Der har i årets løb været afholdt en række møder med først og fremmest Kronborg og Kulturværftet for at afdække, på hvilke punkter vi kan drage nytte af naboskabet og tilgodese vores brugere bedst muligt. Der har været afholdt interne workshops, drøftet potentielle samarbejds- og samdriftsmuligheder på områder som dagligt vedligehold, fællesskiltning, fælles markedsføring, fælles eventkalender, brug af hinandens udearealer, tværgående kulturaktiviteter m.m. Alle tre institutioner har stor opbakning i deres baglande til at afdække mulighederne.

Parallelt med dette, er arbejdet med at af-søge muligheder for tættere samvirke med områdets øvrige aktører begyndt: Hamlets-scenen, Biblioteket, Havnen, veterandampskibet "Bjørn", Værftsmuseet og Øresundsakvariet.

Helsingøregnen

I 2010 er især arbejdet på at medvirke i det nye privat-offentlige selskab Vækst&Viden, der samler arbejdet med udvikling af Helsingør Kommunes erhvervsliv, detailhandel, turisme og kulturliv. Museet var medstifter af Helsingør Kulturforening, der stiller med et bestyrel-

sesmedlem til Vækst&Viden. Helsingør Kulturforening er et samarbejdsorgan for primært de større ikke-kommunale kulturinstitutioner.

Museet er deltager i Vækst&Videns netværk for erhvervs- og kulturlivet. Et tema der også er drøftet ved møde med Center for Kultur og Oplevelsesøkonomi fra RUC.

Endvidere er der arbejdet på at videreudvikle samarbejdet med Helsingør Kommune. Det er sket gennem Helsingør Kommunes kontaktforum for kommunens kulturinstitutioner og møder med de lokale museer om muligt markedsførings-samarbejde, udvikling af oplevelsesspor på egnen, f.eks. et maritimt spor gennem Nordsjælland.

Museet har deltaget i Helsingør, Gribskov og Hillerød kommuners udarbejdelse af en museumsanalyse, der afdækker muligheder for bedre samordning og på visse punkter samdrift mellem de nordsjællandske museer.

Turismeudvikling

Det nye søfartsmuseum bliver afhængigt af et professionelt udbygget markedsføringsarbejde, der ikke kan løftes af museet alene. Her vil samarbejde med naboerne i Kulturhavn Kronborg være væsentligt, men også deltagelse i det regionale og nationale turismearbejde. Museets direktør, der er medlem af repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen og for den nye turismeorganisation "Visit Nordsjælland", trådte i 2010 ind i bestyrelsen for Wonderful Copenhagen, der bl.a. betragter udviklingen i Helsingør som et stort potentiale for hovedstadens turisme.

Søfartsmuseumssamarbejder, nationalt og internationalt

Handels- og Søfartsmuseet er Danmarks landsdækkende specialmuseum for den civile søfart. Som sådan har vi gennem mange år samarbejdet med landets øvrige søfartsmuseer og gennem ICMM med søfartsmuseer rundt i verden. I 2010 blev dette styrket på flere punkter: Søfartsmuseet overtog sekretariatsfunktionen for "Søfartspuljen", indtrådte i det baltiske kulturvssamarbejde om kystkultur og søfart og etablerede en første aftale om samarbejde med det nye China Maritime Museum i Shanghai.

Det nye museum, byggeri og udstillinger

Årene 2009-10 har været præget af et intenst arbejde i regi af Maritim Museums Byg med projektering af det store og komplicerede byggeri, der som beskrevet i sidste årsberetning er placeret under jorden omkring dok 1 fra Helsingør Skibsværft. Museet har deltaget i en række møder med Maritim Museums Byg og med bygherrerådgiverne omkring kravspecifikationer til primært de tekniske løsninger i det nye hus samt rumdisponeringen. Arbejdet afrundedes med, at Maritim Museums Byg i december 2009 godkendte et endeligt dispositionsforslag for den nye bygning. Den nye bygning og dens indretning vil kunne tilgode mange forskellige brugergrupper: Hovedparten af arealet anvendes til udstillinger. Derudover bliver der lagt særlig vægt på rum til aktiviteter, der involverer børn, unge og studerende, bl.a. med et multifunktionelt undervisningslokale og et videnscenter med billed- og søkortarkiv samt søfartshistorisk bibliotek. To



Kulturminister Per Stig Møller og formand for Maritim Museums Fond, Mette Christensen, får forevist modellen af det nye søfartsmuseum af arkitekt David Zahle fra BIG arkitekter.

(Foto Benjamin Asmussen)

The Minister of Culture, Per Stig Møller, and the Chairman of the Maritime Museum Fund, Mette Christensen, being shown a model of the new Maritime Museum by the architect, David Zahle, from the BIG – Bjarke Ingels Group, firm of architects.

(Photo Benjamin Asmussen)

spændende konference- og mødelokaler i de maritimhistoriske omgivelser skal gøre huset tiltrækkende for erhvervslivet bredt og de maritime erhverv i særdeleshed. Hertil kommer butik, café og administration.

Forberedelserne til byggeri og udstillinger var frem mod sommer 2009 nået så langt, at hele projektet kunne præsenteres for Kultur-



“Første spadestik” 17. September 2010. Flere hundrede gæster strømmede til arrangementet. På talerstolen museets bestyrelsesformand, Erik Østergaard.

(Foto Benjamin Asmussen)

“The first sod is turned,” 17th September 2010. Several hundred guests flocked to the event. On the rostrum is Erik Østergaard, the Chairman of the Board.

(Photo Benjamin Asmussen)

minister Carina Christensen, der 2. juni besøgte den kommende byggeplads og museet på Kronborg og fik projektet præsenteret af museets bestyrelsesformand Erik Østergaard, formand for Maritim Museums Byg Dan Podelsen og museumsdirektør Jørgen Selmer.

Der er i 2010 etableret en indhegnet byggeplads og bygget en dæmning i havnen for enden af dokken, som sikrer vejforbindelse mellem Kronborg og Kulturværftet uden om byggefeltet medens museumsbyggeriet pågår. Arbejdet med at fjerne forurenet jord fra grunden og udføre arkæologiske undersøgelser er igangsat. Arkæologer fra Nationalmuseet og Gilleleje Museum har fundet spor af renæs-

sancens Helsingør, bymuren og ældre dele af befæstningen til Kronborg.

17. september 2010 kunne Maritim Museums Fond og Handels- og Søfartsmuseet invitere til “Første Spadestik” på byggepladsen. Det blev afholdt som et åbent arrangement for alle interesserede. Formanden for Maritim Museums Fond, Mette Christensen, bød velkommen og holdt tale, hvorefter der var taler af kulturminister Per Stig Møller, borgmester Johannes Hecht-Nielsen og museets formand Erik Østergaard. Herefter foretog Per Stig Møller “første spadestik” ved at starte en af de store gravemaskiner. David Zahle fra BIG arkitekter fremviste en ny model af bygningen

for ministeren og det øvrige publikum. Der var skipperlabskovs til alle og underholdning ved DJ Kjeld Tolstrup.

I efteråret 2008 havde Maritim Museums Byg på baggrund af oplæg fra museet bedt fire internationalt kendte arkitektfirmaer om at komme med forslag til basisudstillinger. Deadline for aflevering af projektforslag blev sat til 1. februar 2009. Tre firmaer valgte at fuldføre opgaven og alle afleverede meget spændende og nybrydende udstillingsforslag. De tre firmaer var: Opera Ontwerpers, Amsterdam, Kossmann.dejong, Amsterdam og BIG – Bjarke Ingels Group, København.

På et møde i Danmarks Rederiforening den 26. februar 2009 præsenterede de tre firmaer deres forslag for Maritim Museums Byg og museet. De tre forslag blev købt af Maritim Museums Byg. Det blev hurtigt klart, at forslaget "Seafever" fra Kossmann.dejong i højeste grad levede op til de krav, der var opstillet, og det besluttedes at arbejde videre med Kossmann.dejong.

De hollandske udstillingsdesignere Kossmann.dejong, har gennem de seneste år gjort sig bemærket med udstillinger, der formår at række ud til et nyt, også ikke museumsvant publikum, og få fat i os, der hvor vi er. Det opnår de ved at kombinere de originale museumsgenstande med en udbredt brug af levende billeder, skiftende scenografier, lyde og publikumsinvolverende aktiviteter. Alt sammen i et sprog der først og fremmest appellerer til følelser og fortæller historie uden omfattende brug af tekster, forklarende "speak" og interaktive computerskærme.

Fra 27. til 30. april 2009 var tegnestuens ledere, Herman Kossmann og Mark de Jong, på Kronborg og gennemførte en workshop med museets personale, hvor deres forslag blev gennemdrøftet, og museet forsynede dem med yderligere materiale, bl.a. billeder og genstandslistor, som senere blev brugt til en præsentation for de donerende fonde, der fandt sted 20. august i modelsalen på Handels- og Søfartsmuseet. Præsentationen blev vel modtaget, men gav også anledning til en række spørgsmål, bl.a. om brugen af originale genstande sammen med den moderne scenografi, om udstillingsarkitekturens forhold til bygningens arkitektur og om vægtningen af udstillingstemaer. Alle spørgsmål blev vendt på et opfølgingsmøde i Danmarks Rederiforening 23. september, hvor Jørgen Selmer og Mark de Jong uddybede ideerne over for repræsentanter fra fondene og Maritim Museums Byg.

Der blev sidenhen arbejdet videre med udstillingsoplæg på museet, et udviklingsarbejde og opbygningsarbejde, der frem til museets færdiggørelse bliver finansieret af Aage og Johanne Louis-Hansens Fond.

I februar måned 2010 kunne museet præsentere et fornyet projekt for basisudstillingerne. Heri beskrives udstillingernes indhold og formidlingsmæssige greb i en revideret udgave med udgangspunkt i det oprindelige oplæg "Seafever" fra Kossmann.dejong. Projektet blev godkendt af Aage og Johanne Louis-Hansens Fond og Maritim Museums Byg som grundlag for det videre arbejde og lagt ud på Maritim Museums Byg hjemmeside og på museets



Projekt for basisudstillinger fra februar 2010 danner grundlag for det videre arbejde med udstillingernes indhold og formidlingsmæssige greb.

(Foto Handels- og Søfartsmuseet)

The February 2010 project for basic exhibitions provides the groundwork for the future work on the contents of the exhibitions and communication techniques.

(Photo Danish Maritime Museum)

hjemmeside. På den baggrund har museets medarbejdere fortsat research- og udviklingsarbejdet.

Arbejdet udføres af en udstillingsgruppe under ledelse af Jørgen Selmer. Gruppen har fordelt basisudstillingens temaer mellem sig som følger (arbejdstitler): Benjamin Asmussen: "Teselskabet, Globalisering I"; "I krigens skygge". Torkil Adersen: "Sømandsliv, myte og realitet"; "Hele verden i din indkøbskurv, Globalisering II". Thorbjørn Thaarup: "Navigation og verdensbilleder"; "Skibets endeligt, forlis, genbrug og havnefundament". Undervejs i arbejdet indgår Kåre Lauring som søfartshistorisk sparringspartner og Line Hallbjørnsson og Andreas Grinde har løbende konserveret

udvalgte genstande samt forberedt lokaler og magasiner til udstillingsarbejdet.

For hvert afsnit er arbejdet med litteratur- og kildesøgning, faglig research, opstilling af genstands- og billedlister, konserveringsbehov, formulering af erkendelsesmål og krav til det kommende udstillingsdesign, bl.a. med henblik på involverende publikumsaktiviteter i udstillingerne i form af "hands-on" aktivitet og interaktive elektroniske installationer. Der er afholdt 3 workshops med Kossmann.dejong i efteråret 2010 og lavet en detaljeret arbejdsplan for hele udstillingsforløbet.

Alt indsamlet materiale fastholdes i en database for udstillingen, i illustrerede genstandslistes, mødereferater m.m. Der er desuden opstillet en plan for, hvor stor en procentdel af hvert af elementerne i de enkelte udstillingsafsnit der skal være leveret af museet hvornår. Ved udgangen af 2010 var omkring en tredjedel af museets del af arbejdet udført.

Genstands-, tegnings-, kortsamling og billedarkiv

Museets samlinger er skabt gennem næsten 100 år og bærer derfor præg af flere generationers skiftende holdninger til indsamlingspolitik. Forud for flytningen fra Kronborg til det nye museum ser museet det derfor som en kæmpe udfordring at få "trimmet" samlingen, så den er velordnet, fuldt registreret og kun indeholder materiale, der hænger sammen med museets nuværende formål og fremtidige betjening af brugerne.

Vi har igennem de seneste år været i fuld gang med denne proces og stiler mod at få den

afsluttet inden museet fraflytter de sidste lokaler på Kronborgs område.

Indsamling

Samtidig med ovennævnte forøges samlingen hvert år 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 håndskrevne protokoller med oplysninger om museets gamle samlinger af genstande og fotografier til digital form.

Museumsinspektør Kåre Lauring har det overordnede ansvar for registreringen. I arbejdet indgår Henriette Gavnholdt, Thorbjørn Thaarup, Morten Bronke samt Merete og Jørgen Marcussen.

Museet har i 2009-10 med taknemmelighed modtaget over 250 gaver fra private givere. Endvidere er enkelte genstande erhvervet ved køb. Blandt erhvervelserne kan nævnes:

Bech, Bodil og Werner: En lang række eksempler på gaver fra "Søgave katalogerne"; Brink, Øjvind Sørdal: Kuvertaskebøger og 6 sølvskeer fra "Søgave kataloget"; I forbindelse med disse gaver foretog Torkil Adersen en dokumentation af firmaet "Søgave", som gennem et halvt århundrede sørgede for at indkøbe og formidle gaver til søfolkenes familier, medens de selv var på søen. Der blev indsamlet både gaveartikler og arkivalier. Dele af materialet tænkes at indgå i det nye museums basisudstillinger.

Erik Jensens omfattende samling vedr. Skoleskibet "København" er købt af samle-

rens enke på baggrund af en bevilling fra ØK's Almennyttige Fond. Hermed rummer Handels- og Søfartsmuseet nu landets vigtigste og største samling vedrørende skoleskibet København og dets tragiske forsvinden i vinteren 1928-29.

Museet har endvidere erhvervet en større samling genstande fra ØK, indsamlet af Willy Brorson, som igennem en årrække har været redaktør på hjemmesiden "Snesejler", der indeholder en lang række erindringer fra tidligere ØK-søfolk. Blandt de erhvervede genstande kan nævnes: Skibsklokke fra M/S SIBONGA, forskellige officersuniformer, service og bestik.

Modtaget 2009

Berndt, Peter: 2 stk. radiobreve; Copenhagen-Malmö Port ved Kurdal, Leif: En samling arkivalier vedr. krydstogtskibes anløb af Københavns Havn; Dahlberg, Anja W.: Model af barkskib; Dampskibsselskabet Torm A/S: Skibsmodel M/S TORM MARIANNE; East Asiatic Company: 3 plakater vedr. ØK's Linjefart; Egebak, Søren: Genstande og arkivalier vedr. Erik Egebak og perioden 1940-1945; Funder, Torkild R.: Arkivalier vedr. skoleskibet KØBENHAVN samt et metalskilt til en sekstantæske; Historiens Hus Ringsted: 3 regnskabsbøger fra S/S DANMARK 1898-1912; Jensen, Lisbeth: Bøger samt et jubilæumsskrin fra DFDS; Jensen, Niels Jørgen: Ringbind med fotografier fra et liv til søs; Kiil, Hans Chr.: Skibsdagbog; Lauritzen, Jan: Porcelæn samt metal service fra rederiet J. Lauritzen; Lauritzen Kosan A/S: Skibsmodel af ISABELLA KOSAN;

Madsen, Knud: Erindringer; Milfeldt, Kirsten: Div. arkivalier vedr. skibsfører H.K. Kristensen; Møller-Frimodt, Hans: Et skibsklaver; Nyborg, Uggi: Model af barkskib; Sandbeck, Thorkild: 3 radiobreve samt et krus fra Søgave kataloget; Spies, Magnus Hendrik: Div. bøger, fotografier og postkort; Schou-Nielsen, Ove: Diverse brochure fra krydstogtrederier; Slater, Steven: Tallerken fra S/S BARON STJERNBLAD; TDC ved Bastiansen, Jørgen: Radioudstyr fra Lyngby Radio; Thaarup, Thorbjørn: En kagedåse fra A.P. Møller; Vollertsen, John: Breve og fotografier vedr. skoleskibet KØBENHAVN.

Modtaget 2010

A.P. Møller: Tre stk. "Radar direction finders"; Bang, Mette: To skibsdagbøger fra rederiet Dansk-Fransk A/S; Bentzen, Frank J.: Samling fotografier; Berg, Bente: Fotoalbum vedr. skoleskibet DANMARK; Bernhard, Stella: Materiale vedr. B&W; Brostrøm, Hans Chr.: Div. arkivalier vedr. Brostrøm, Dan Oluf Josefson; Christensen, Ib: En dagbog fra en maskinasistent; Ejdorf, Kjeld: Materiale vedr. frisør om bord i M/S FALSTRIA Nielsen, Aage; Højbjerg, Inger: Personlige papirer etc. vedr. lods Winsløw, Ove Alexis; Jensen, Svend: Fajancefad fra skibet AURORA; Jørs, Poul: Materiale vedr. grønlandsfarten; Knudsen, Ann Vibeke: Skibsportræt: S/S MICHAÏL ONTCHOUKOFF; Krauthammer, Lars: En samling fotografier; Krøyer, William C.: En samling fotografier; Larsen, Flemming: Dagbog fra Koefoed, Lauritz 1838-70; Larsen, Leif: Kontorflag fra ØK; Larsen, Svend Dam: Materiale vedr. S/S PA-

TRIA og S/S ESTONIA; Lauring, Kåre: Gravplade fra druknet tysk sømand; Marcussen, Jørgen: Brochure vedr. søfartsmesse i Forum september 1962; Museerne på Vestfyn: Genstande lavet af tømmer fra linjeskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK; Paludan, Agnete Falbe: Materiale vedr. M/S KRONPRINSESSE INGRID; Scandlines: Div. arkivalier vedr. D/S Øresund; Survey Skibs- og Maskininspektion: Samling vedr. firmaets historie; Thomsen, Verner: Kaptajnsske; Royal Arctic Line A/S: Div. Maskin- og dæksdagbøger.

Registrering, genstande og billeder

Samtlige nyindkomne genstande blev i 2009-10 registret i museernes fælles registreringsdatabase REGIN. Endvidere fortsattes arbejdet med at overføre ældre registreringer til REGIN. Ultimo 2010 var omkring 5000 ældre genstandsnumre overført til den nye registrering, og yderligere 1.665 hidtil uregistrerede genstande registreret.

Til registreringsarbejdet modtog museet gennem 2009-10 særdeles værdifuld hjælp fra Merete og Jørgen Marcussen.

Af fotografier blev der i 2009-10 nyregistreret 2.367 fotografier i museets registreringsdatabase. Antallet af fotografier i museets digitaliserede billedarkiv på museets hjemmeside var således ved udgangen af 2010 nået op på 31.909 filer.

Museets digitaliserede billedsamling er der adgang til via hjemmesiden. Den digitale tilgængelighed medfører dog ikke nedgang i personlige forespørgsler, hvor museet hvert år har besvaret omkring 450-500 henvendelser

i form af e-mails, breve, personlige og telefoniske henvendelser med allehånde maritim-historiske spørgsmål. Desuden har arkivet leveret billedmateriale til 112 udgivelser i form af bøger, tidsskriftsartikler, avisartikler, ph.d.-afhandlinger, specialer, tegneserier, udstillinger, bl.a. Golden Days, hjemmesider, tv-serien Flådens Historie, samt en række dvd'er.

Søkort

Søkortregistreringen er vedligeholdt for søkort i rammer, som konservatorerne nu afmonterer, så de kan placeres på kortarkivets hylder. Nyindkomne og nyopdukkede kort registreres løbende.

Merete Marcussen har overført store dele af den ældre samling af sø- og landkort, i alt 1.029 numre, til REGIN. Museets beholdning af søkort og landkort er med udgangen af 2010 på 5.535 poster og registreringen er nu nået fra museets start i 1915 til 1984. Samtidig opdateres de håndskrevne protokoller.

Der er yderligere registreret 980 nyere kort placeret i en tilknyttet base. Der er knap 100 informationsfiler med oplysninger om kortudsteder, biografier over særlige personer m.m. Disse filer er linket til de relevante kort. Basens grafiske søgefunktioner er blevet forbedret med flere muligheder, således at alle kortomrids kan vises på et verdenskort, der kan zoomes ind på, og kortets detaljer i registreringsbasen kan vises sideløbende.

Thorbjørn Thaarup har samlet en liste over konstruktionstegninger i Danmark og lagt den online.

Antofts samling

I løbet af 2009 fik Jørgen Marcussen sorteret og registreret Antofts fotosamling. Samlingen, som museet erhvervede i 1994, er på ca. 30.000 fotografier, og er optaget af fotograf Antoft, der i årene ca. 1965-85 fotograferede skibe for bl.a. ØK, DFDS, Dampskibsselskabet NORDEN og A.P. Møller.

Efter sorteringen er samlingen nu på 15.222 registrerede fotografier fordelt på 1.970 poster.

Zeilaus samling

Fra kaptajn, senere oberst, Zeilau, Vestindien og Fredericia, havde museet hans kuffert stående med arkivalier vedrørende salget af De Dansk Vestindiske Øer og medieomtalen årene derefter, bl.a. vestindiske aviser fra 1914-1917. Indholdet er koncentreret omkring erindringer fra soldater og embedsmænd fra 1917. Samlingen er nu ordnet, lagt i arkivkartoner og registreret i en database med nogle hundrede poster.

Sagsarkiv

Museets omfattende sagsarkiv er også under revision og nyregistrering. Alle bilag indgået med journalsager eller fra andre informanter er gennemgået, ordnet og omplaceret i arkivkartoner. Hertil er oprettet en database med 2.834 poster. Indholdet i bilagene er typisk sammenstillede skibslistes fra provinshavne, registre over værfters nybygninger, erindringer og afskrifter fra arkivalier i provinsen.

Hvis arkivalierne har oplysninger om et enkelt eller få skibe er der oprettet link til en database med skibsoplysninger, således at man

i skibsbasen kan se yderligere oplysninger af teknisk art om skibene, men også se, om et skib er behandlet mere end ét sted i sagsbilagene.

Udfasning til andre museer

I 2009 iværksatte Handels- og Søfartsmuseet et projekt, der har til formål at udskille de dele af samlingen, der ikke direkte relaterer sig til museets emneområde. Projektet, der ledes af Kåre Lauring, gennemføres bl.a. på baggrund af en bevilling fra Kulturarvsstyrelsen. I 2009-10 blev der overdraget genstande og arkivalier til følgende museer: Arbejdermuseet – Bornholms Museum – Danmarks Jernbanemuseum – Danmarks Mediemuseum – Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg – Dansk Folkemindesamling – Faaborg Byhistoriske Arkiv – Københavns Museum – Marstal Søfartsmuseum – Odense Stålskibsværft – Teatermuseet i Hofteatret – Zoologisk Museum – Museum Sønderjylland (Sønderborg Slot).

Bibliotek

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen har i 2009-10 afsluttet arbejdet med at bestandregistrere museets bogsamling til den maritime biblioteksbase, som er et fælles online-katalog for Søfartens Bibliotek og Handels- og Søfartsmuseets Bibliotek. Et arbejde som blev påbegyndt i 2007. Derved er hele museets bogsamling søgbar i vores online-katalog. Museets del af fællesdatabasen er tilgængelig på: www.maritime-museum.dk

Undtagelsen er vores ældre bøger, som er en fin samling af sjældne, hovedsagelig ældre

danske og udenlandske bøger om maritime emner. I den ca. 1000 bind store samling er der bøger helt tilbage fra 15-1600-tallet. Den ældste bog er fra 1561 og indeholder Frederik II's søret. Vores frivillige medarbejder, Merete Marcussen, har i årets løb påbegyndt arbejdet med at katalogisere disse bøger, ved at opbygge et kortkatalog og bringe samlingen i orden. Arbejdet med denne samling, forventes afsluttet i 2011.

Bibliotekets bogbestand er vokset med over 200 bøger, hvoraf de 74 er indkøbte, de øvrige modtaget som gave.

En liste over bibliotekets indkøb af bøger for årene 2009-10 kan ses på: www.fyrskibet.dk i kategorien bibliotek.

Ud over egne bogkøb, har museet i 2009-10 modtaget mange fine boggaver fra private og firmaer:

Niels J. Bagge: "Dansk illustreret skibsliste, 2008"; Bokadeildin Føroya Lærarafelag; Jens Pauli A. Nolsøe, "Havnar søga (bd. 1+2)"; Erik Egebak: "16 bøger om navigation"; Føroya Lærarafelag Bokadeildin: "Havnar søga, bd. 1-2"; Lisbeth Jensen: "10 bøger om maritime emner"; Kogtved Søfartsskole i Svendborg: "stor bog gave på tre kasser maritime bøger"; Leif Kurdahl: "Seks bøger om Københavns Havn"; Langelands Museum: Ole Mortensøn, "Lohals søfart – fra skipperby til feriested"; Lloyd's Register Group Services: (1) "Lloyd's Register of Ships 2007-2008 (4 bind)" (2) "List of Shipowners 2007-2008 (1 bd.)" Marstal Søfartsmuseum: Henrik L. Hansen, "Danske skibsforlis"; Jørgen Marcussen: Ni maritime bøger; Marinens Bibliotek: "Opfindelsernes

bog, Søfart”; Rederiet Torm: “Portraits with pride – portraits of Torm employees from around the world”; Magnus Hendrik Spies: 19 bøger om damp- og hjulskibe”; Ingeborg Sølvér: C. L. L. Harboe, “Dansk-engelsk samt engelsk-dansk marine-lexicon”.

Følgende forfattere har foræret egne værker til biblioteket: Eric van Hooydonk, “Soft values of seaports”; Bent Knie-Andersen, “Horsens – købstaden og guldsmedene 1500-1900”; Kåre Lauring, “Københavnerviv”; Ole Mortensøn, “Lohals søfart – fra skipperby til feriested”; Søren Nørby, “At sejle under vandet: udviklingen af de første undervandsbåde” Klaus Rydahl, “krigssejler 1939-45”;

Merete og Jørgen Marcussen har arbejdet med sortering af tidsskriftsamlingen og klarlægning af den ældre bogsamling til registrering i databasen.

I forbindelse med den løbende revision af bogmagasinet en lang række bøger der var dubletter eller uden relevans for museets emneområde blevet solgt antikvarisk.

Bevaring og magasinering

Konservatorerne Line Hallbjørnsson og Andreas Grinde har i løbet af 2009-10 fokuseret en stor del af deres energi på at klargøre lokaler på museets magasiner til alle de genstande, der skal udstilles i det nye museum. Dette er gjort ved at hundredvis af genstande er frosset og flyttet fra det tidligere B&W magasin og ind på hovedmagasinet, således at der nu er frigjort et separat udstillingsmagasin. Før magasinet tages i brug med genstande er det dog brugt til BIG arkitekternes “mock-up” af de

nye udstillingslokaler, hvilket konservatorerne også har været med til at færdiggøre. Sammen med museumsforvalteren har konservatorerne opstillet et komplet kompaktreolsystem i det tidligere porcelænsmagasin hvilket har øget de tilgængelige hyldemeter betragteligt med i alt ca. 250 meter. Reolsystemet er en gave fra BIG-arkitekter.

I forbindelse med klimastyringen på magasinet, er der som noget nyt blevet målt klima i to af magasinerne med nye apparaturer udviklet af Image Permanence Institute i Rochester, USA. Det specielle ved disse klimamålere er, at de giver et sammenlagt tal af tilstanden af klimaet over en given måleperiode, altså et slags referat samlet i ét tal. Dette tal kaldes for TWPI “Time Weighted Preservation Index” og målemetoden danner i øvrigt grundlaget for Line Hallbjørnssons kandidatspeciale.

Derudover er de sædvanlige magasinopgaver blevet passet, så som rengøringen på magasinerne, arbejdet med indpakning af skibsmodeller for at beskytte modellerne mod støv, pladsregistrering samt håndtering af genstande som er kommet ind eller ud på magasinet.

Konservering

Arbejdet med at flytte søkort fra malerimagasinet og udtage dem af deres rammer er fortsat i 2009-10 og er nu stort set gennemført. I forbindelse med dette arbejde er 11 af søkortene sorteret fra og konserveret på grund af deres dårlige bevaringstilstand, f.eks. ætsninger fra pigment, sprækker/revner, gammelt lim/tape-rester og ujævnheder.

Af yderligere konservering er der blevet repareret revner og retoucheret på to film plakater, en Cunard Steam Aktie og seks stykker meget korroderet kalfatringsværktøj er blevet glasblæst og voksbehandlet. Fra navigationsudstillingen er der udtaget en del genstande til konservering, således at disse kan klargøres til de nye udstillinger. I samme forbindelse er 23 genstande blevet udvalgt fra museets navigationsmagasin og tilstandsvurderet /konserveret.

Af de mere tidskrævende genstande er arbejdet med Samurairustningen, der startede i 2008, gjort færdigt med et flot resultat for de meget korroderede ringbrynjer til beskyttelse af lår og arme. Rustningen kommer til at indgå som et tidligt eksempel på en sømandssouvenir i de nye udstillinger.

Et 1700-tals bakkebord som før har stået i udstillingen, men er blevet udtaget pga. dets skrøbelige tilstand, er blevet konserveret og stabiliseret, og er nu blevet flyttet til et klimastabilt miljø, hvor eventuel nedbrydning mindskes og hvor det ikke bliver udsat for unødigt håndtering. Bordet med dets skibsmotiv bliver en af de centrale genstande i udstillingsafsnittet "Teselskabet".

En pengeboks i udstillingens rum 3 er blevet konserveret og stabiliseret in situ.

Et korroderet gevær og et par søstøvler til den nye udstilling er blevet konserveret og stabiliseret. Der er blevet lavet passepartout og læg til en samling breve fra skoleskibet København og en cargoliste fra skibet Christiansborg 1745 er blevet pakket i polyethylenchartek, dokumenteret og stabiliseret. 19 korroderede

og mugne høvle er blevet konserveret og stabiliseret efter at have været udsat for en mindre vandskade på magasinet. Udlejer har repareret taget efter denne vandskade.

Samtlige genstande, der håndteres i forbindelse med udlånsager, bliver tilset og om nødvendigt behandlet af konservatorerne.

Værksteder

Arbejdet med at omdanne det tidligere snedkerværksted til et monteringsværksted er blevet påbegyndt. Der er bl.a. blevet fjernet ældre maskiner og opsat flere store stålreoler, klargjort til udsugningsanlæg og tilpasset borde i konserveringsværksted og -gang for at gøre klar til de større genstandsstrømme i forbindelse med de nye udstillinger.

Et større oprydningsprojekt har været i gang i rum 104 i administrationsbygningen. Dette rum er før blevet brugt som arkivrum for diverse bøger og tidskriftssamlinger. Rummet er nu blevet totalt ryddet, og de fleste af samlingerne er blevet kørt på magasin, hvor de er blevet frosset og derefter pakket ud og opstillet i de førnævnte kompaktreoler.

Frysning af genstande

I 2009/10 er der ud over museets egne genstande som indtægtsgivende virksomhed blevet skadedyrsbehandlet genstande for Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, Industrimuseet i Frederiksværk, Arken: Mirotæpper og andre tekstiler af to gange. Amalienborg, barokskab fra Marselisborg slot. Jagt og skovbrugsmuseet, jagtskyd. Louisiana, moderne kunst, tekstiler.

Skibsmodelværkstedet

På museets eget skibsmodelværksted har modelrestaurator Anders Faurholdt og skibsnedker John Rasmussen sammen med museets nye frivillige i værkstedet, John Bramsen og Hans Ove Claudi-Hansen, restaureret en række skibsmodeller, hvorefter de er blevet tildækket med plastik på specialbyggede rammer for at forhindre, at de bliver støvede frem til åbningen af det nye museum.

Skibsmodelværkstedet har i 2009 arbejdet med konservering og restaurering af følgende modeller: M/S Rikke Skou, S/S Sark, En Færøsk Ottemansfarer, S/S Danmark, M/S Merc Karen, S/S Hans P. Carl, en Tørdokmodel m. dampyacht Ågier, en Fregat og M/T Brigit Mærsk.

Som indtægtsdækket virksomhed er to kirkeskibe blevet restaureret. Det drejer sig om: Skrueregatten Fyen fra Grøndalskirken og skibet Livingstone fra Christianskirken.

Skibsmodelværkstedet har i 2010 arbejdet med konservering og restaurering af følgende modeller:

Fra Bernhardt Larsens samling: Skonnertbrig "Tusnelda"; S/S "Fredensborg"; tremastet skonnert "Duty"; jagt "Sandhammeren"; tremastet bark "Jupiter"; S/S "Lilleborg"; tremastet bramsejlskonkonnert "Delos"; S/S "Elsborg"; tremastet bark uden navn.

Øvrige modeller: kopi af hollandsk fløjte; M/S "Kista Dan"; tomastet topsejlskonkonnert "Lilla Dan"; S/S "Danery"; S/S "Jethou" (halvmodel i montre); lille yawl uden navn.

Som rekvireret arbejde har værkstedet restaureret et kirkeskib fra Lillerød Kirke: Tremastet bark "Ellen".



Kommende udstillingsgenstande gøres i stort tal klar til det nye museums udstillinger.

(Foto Benjamin Asmussen)

Future exhibition objects in large numbers being prepared for the new museum's exhibitions.

(Photo Benjamin Asmussen)

Konservering ud af huset

Konservator Andreas Grinde havde i starten af juni 2009 orlov for at arbejde for Nationalmuseets bevaringsafdeling i tre uger med at montere genstande til nyopstilling af udstillinger på det Grønlandske Nationalmuseum i Nuuk.

To styk Canton Hinterglasmalerier er til konservering hos Bevaringscenter Næstved betalt af en donation fra "Revisor, civiløkonom Gerhard Møller-Nielsen og hustru Kirsten Møller-Nielsen, født Ørsted's Mindelegat".

Udlån af genstande og billeder

Som landsdækkende specialmuseum er der hele tiden bud efter genstande fra museets samlinger til udstillinger på museer og institutioner. Til følgende museer, institutioner og virksomheder var der i 2009 -10 udlånt genstande og billeder fra Handels- og Søfartsmuseet:

A.P. Møller Mærsk – Arbejdermuseet – Arktisk Institut – B&W Shipdesign – BIMCO – Cinema Center Helsingør – Danmarks Rederiforening – Den Danske Banks hovedsæde – Det Kongelige Bibliotek – Diesel House – Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg – Frederiksborgmuseet – Gilleleje Museum – Helsingør Bibliotek – Helsingør Kommunes Museer – Kulturværftet i Helsingør – Kunstindustrimuseet – Københavns Museum – Køge Museum – Langelinie Lystbådehavn – Malmø Museer – Museum Sønderjylland Aabenraa – Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum – Nexus Communication – Novo Nordisk A/S – Rudersdal Museum – Øregaard Museum – Øresundsakvariet.

Museet har endvidere fornyet aftalen med BIMCO om udlån af malerier og skibsmodeller. BIMCO finansierer til gengæld konserveringen af de pågældende genstande.

Forskning og undersøgelser

Museets indsats på forskning og undersøgelsesområdet er i årene med forberedelse til det

nye museum primært koncentreret om researchopgaver til de nye udstillinger og dermed brug af museets og andres hidtidige forskningsresultater.

Kåre Lauring har forsket i den økonomiske realitet bag den danske slaveskibsfart i 1700-tallet. Resultatet er publiceret i museets årbog 2010 og inkorporeres i basisudstillingen om globalisering i 16-1700 tallet.

Torkil Adsersen repræsenterer museet i et større dokumentationsprojekt på Lindøværftet i samarbejde med Odense Bys Museer og Østfyns Museer. Projektet er finansieret af A.P. Møller og hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal sammen med Kulturarvsstyrelsen. Projektet ledes af en styregruppe bestående af de tre museers direktører, arkivleder Henning Morgen, A.P. Møller-Mærsk A/S samt museumsinspektør Mette Ladegaard Thøgersen fra Østfyns Museer, der også er daglig projektleder.

Torkil Adsersen var i april 2010 på medsejladens bord på M/S CLEMENTINE MÆRSK fra Hamborg over Gdansk og Gøteborg til Århus. Her blev indsamlet om livet om bord til brug bl.a. for de nye udstillinger.

Publikationer

- Jørgen Selmer, Kåre Lauring og Jørgen Marcussen redigerer museets årbog, der i 2010 er udkommet for 69. gang. Museets årbog udgives af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.
- Torkil Adsersen: "Danmarks Rederiforening – skibsfartens interesseorganisation

- gennem 125 år”. Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2009, s. 5-31.
- Benjamin Asmussen: “Som en Maage paa Vandet – nyt materiale om skoleskibet KØBENHAVN”. Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2009, s. 131-139.
 - Benjamin Asmussen: “Frode Holm-Petersen – sejlskibe og samlerglæde” i Jes Fabricius Møller (red.): Historiens ildsjæle, Dansk Historisk Fællesråd 2009.
 - Benjamin Asmussen: “Attende danske Maritimhistoriske Konference” i Erik Gøbel (red.): Maritim Kontakt 32, 2009.
 - Kåre Lauring, “Den sidste rejse – skrot, genbrug og designermøbler”. Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2009, s. 139-148.
 - Kåre Lauring: “Nye skibsmodeller til Handels- og Søfartsmuseet”. Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2009, s. 149-151.
 - Kåre Lauring: Sophie Amalienborgs Brand. Artikel i “Alt om Historie”.
 - Kåre Lauring: Københavnerliv. Gyldendal.
 - Jørgen Selmer: “Danmarks Nye Søfartsmuseum – Udstillinger med kurs mod det store publikum”. Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2009, s. 31 – 55.
 - Jørgen Selmer: “Denmarks New Maritime Museum”. ICMM News, nr. 4. 2009: Resumé af indlæg på ICMM kongres. Bragt i fuld længde på ICMMs hjemmeside: www.icmmonline.org.
 - Thorbjørn Thaarup: “I Ca’ da Mostos fodspor – en rejse langs Vestafrika i 1450-erne”. Artikel i Maritim Kontakt nr. 32, 2009.
 - Thorbjørn Thaarup: “Museet på nettet”, artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2009, s. 151-154.
 - Torkil Adersen: “På tur med M/S CLEMENTINE MÆRSK”. Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2010.
 - Benjamin Asmussen: “Teselskabet – handel binder verden sammen” i Marie Damsgaard Andersen (red.): “Farlige Forbindelser – Danmark og verden i 1700-tallet”, Golden Days og Skoletjenesten 2010.
 - Kåre Lauring: “Dansk Slavehandel – en underskudsforretning?” Artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog 2010.
 - Kåre Lauring: “Myter og fortrængninger”. Kronik i Jyllands-Posten 14. juni 2010, vedr. fortolkningen af besættelsestiden.
 - Jørgen Selmer: “Kina og Danmark – søfart og verdenshandel”. Artikel i Danske Museer 2010, nr. 4, s. 16-19. Artikel skrevet på baggrund af en rejse til Shanghai, hvor Jørgen Selmer var inviteret til åbningen af China Maritime Museum. Den første kontakt var formidlet gennem et møde i foråret 2010 mellem formanden for Maritim Museums Byg, Dan Pode Poulsen, Danmarks Rederiforening og det kinesiske søfartsmuseums direktør An Chengnayo. Det blev fulgt op med en invitation til at overvære åbningen og drøfte samarbejdsmuligheder med museets ledende medarbejdere. I disse drøftelser blev museet faciliteret af general manager Laser Huan fra DS NORDENS Shanghaikontor.
 - Kåre Lauring har været konsulent på en bog om Asiatisk Kompagnis Indiensfarer

KRONPRINSESEN og skibets rejse til Indien i 1748-1750. Bogen, der er en renskrift af kilderne vedr. skibets rejse, udgives ved Selskabet for Udgivelse af Kilder til dansk Historie.

- Benjamin Asmussen er redaktør af museets elektroniske nyhedsbrev, der i 2009-10 udkom med fem numre.
- Benjamin Asmussen er medlem af redaktionen og netredaktør for tidsskriftet Maritim Kontakt.
- Torkil Adersen har som bestyrelsesmedlem i Skibsbevaringsfonden deltaget i arbejdet med at få udgivet "Dansk Historisk Skibsregister".
- Indeksering af museets årbøger: Af museets 68 årbøger er 23 årgange digitalt indekseret med i alt 11.160 poster. Indekset er ajourført i 2009 med årbog 2009 med 532 poster, hvilket svarer nogenlunde til årgennemsnittet, der er på 485 poster. Indeksarbejdet er udført af Jørgen Marcussen.
- I løbet af 2010 blev indscanningen af museets årbøger gennemført. Projektet, der er finansieret af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner vil gøre det muligt at se alle artikler på nettet, ligesom der vil kunne foretages fuldtekstsøgning. Årbøgerne vil løbende blive lagt på nettet i løbet af 2011, med undtagelse af de nyeste årgange.

Permanente udstillinger

Museet har i hele 2009 og 2010 gennemført brugerundersøgelser i udstillingerne, som et led i Kulturarvsstyrelsens landsdækkende undersøgelse af museer i perioden 2009 – 2011.

Undersøgelserne viser generelt en stor tilfredshed, men de gamle udstillinger vurderes dog generelt noget lavere end landsgennemsnittet.

Arbejdet med de permanente udstillinger ledes af Kåre Lauring. Udstillingerne vedligeholdes løbende af Christian Huusom og Thorbjørn Thaarup. I 2009-10 er teksten fornyet v. Thorbjørn Thaarup.

Udstilling om Danmarks Nye Søfartsmuseum

Planerne for det nye søfartsmuseum og planerne for hele Kulturområde Helsingør, der ud over Søfartsmuseet omfatter Kulturhavn Kronborg og Kulturværftet indgår nu som del af museets permanente udstilling. Indholdet bliver løbende ændret i takt med udviklingen af projektet. Kernen i udstillingen er det vindende arkitektforslag fra BIG – Bjarke Ingels Group med plancher og modeller, samt plancher med det valgte udstillingsprojekt fra Kossmann.dejong udstillingsarkitekter, Amsterdam.

Thorbjørn Thaarup har designet to nye plancher om byggeri og udstillinger, der bl.a. blev brugt ved "Første spadestik" og Kulturværftets indvielse.

Nyt indgangsparti er opbygget i 2010, finansieret af Slots- og Ejendomsstyrelsen, så det matcher stilen i slottets nye Sundtoldsudstilling, der støder op til museets indgang.

Der er indrettet "biograf" i den mørke ende af modelsalen med anskaffelse af 50 stole og permanent PowerPoint-opstilling. Rummet bruges dagligt til visning af film om det nye museum og ellers til foredrag og i forbindelse med omvisninger.

Særudstillinger

- Frem til 22. februar 2009: "GALATHEA III – med Vædderen jorden rundt 2006-2007". Fotoudstilling arrangeret af Kåre Lauring. Udstillingen handlede om Galathea III ekspeditionen 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".
- 27. februar til 6. september 2009: "Lindøværftet L 208 – Verdens største container-skib bliver til". Udstilling med fotografier af Simon Lautrop. Tilrettelagt af Kåre Lauring. Udstillingen viste billeder af bygningen af Lindø byggenummer 208 M/S ELLY MÆRSK fra pladerne ankommer til værftet i september 2006 til den dag i september 2007, da ELLY MÆRSK sejler ud i verden. Simon Lautrop blev i 2008 indstillet til LO's Kulturpris for sine fotografier fra Lindøværftet. Et udvalg af billederne blev købt til museets samling.
- 25. september 2009 til 14. marts 2010: "Alang Beach – Skibets sidste havn". Udstilling med fotografier og genstande fra Alang Beach, arrangeret af Kåre Lauring. Udstillingens plakat var layoutet af Thorbjørn Thaarup. Udstillingen viste glimt af den ellers ukendte verden, hvor mange skibe ender deres dage, nemlig Alang Beach i Indien. To folk fra genbrugsfirmaet MidShipCentury havde i årene 2004-08 deres gang på stranden og dokumenterede fotografisk de mange ophugninger samt

opkøbte inventar fra de ophuggede skibe. Udstillingen viste også møbler fra salonerne på færgen KONG FREDERIK IX. Møbler museet havde købt fra MidShipCentury's lager i Los Angeles.

- 26. marts til 1. september 2010: "Gale Warning". Fotoudstilling om skibe og storm i Nordsøen og Den engelske Kanal. Udstillingen, som museet lånte fra Marstal Søfartsmuseum, er oprindeligt produceret af fotografierne fra det hollandske firma: Flying Focus Aerial Photography.
- 10. september 2010 åbnede udstillingen: "Søfolk og redere i 1700-tallets København". Udstilling med genstande og malerier, der beretter om de handelsfolk, der stod for den store globale kolonihandel, der i 1700-tallets anden halvdel foregik med udgangspunkt i København. Udstillingen var arrangeret som museets bidrag til Golden Days Festivalen "Farlige Forbindelser – Danmark og verden i 1700-tallet". Udstillingen var tilrettelagt af Kåre Lauring.

Thorbjørn Thaarup har designet plakater og tekster til museets særudstillinger.

Anden udstillingsaktivitet

- I august 2009 var plancher fra særudstillingen "De sidste sejlskibe" udlånt til havnefestival i Odden Havn.
- I juli 2009 arrangerede Thorbjørn Thaarup en mindre udstilling af skibsmodeller på Helsingør Bibliotek.
- Sommeren over 2009 blev fotoudstillingen "Københavns Havn", der blev vist på Han-

dels- og Søfartsmuseet i 2005, vist i restauranten i Langelinie Lystbådehavn.

- Benjamin Asmussen assisterede Limfjordsmuseet i januar 2009 med inspiration til indretning af deres nye museumsbygning i samarbejde med udstillingsarkitektfirmaet Kvorning.
- Torkil Adersen har bistået Kulturværftet med genstande til åbningsudstillingen: "430 SØSAT".

Museet på nettet

Museets hjemmeside Maritime-museum.dk har i 2009-10 haft ca. 100 besøgende om dagen. Hertil kommer ca. 25 om dagen på hjemmesiden Fyrskibet.dk og 60 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, havde ved årets udgang 450 abonnenter og redigeres af Benjamin Asmussen. Det udkom med 5 numre i 2009-10.

I efteråret 2009 blev der gjort forsøg med at reklamere på det sociale medie Facebook.com for at få folk til at blive fans af museet. Før forsøget havde museets Facebook-side ca. 40 fans og ved årsskiftet 2009-10 var antallet nået op på 244. En fan får automatisk nyheder fra museet i sin nyhedsstrøm på Facebooks hovedside og har mulighed for at kommentere alle nyheder og sende dem videre.

Besøgstallet på hovedhjemmesiden maritime-museum.dk var i 2009 lidt over 36.000,

udført af 18.000 unikke besøgende. Hver besøgende brugte i gennemsnit lidt over to minutter på hjemmesiden. De mest besøgte dele af hjemmesiden er videnscentret med dets mange ressourcer og personalesiderne.

Museets digitale billedarkiv blev besøgt lidt over 23.000 gange af over 10.000 brugere. Det er tydeligt, at når en besøgende først er kommet indenfor arkivets omfangsrige univers, er det svært at komme derfra igen. Den gennemsnitlige besøgende brugte otte minutter i databasen, hvilket er et langt tidsrum for hjemmesider.

Den digitale logbog Fyrskibet.dk, som gik i luften i 2008, har et stadigt voksende besøgstal. Over 9.000 besøg blev det til i 2009, udført af 7.000 forskellige besøgende. I 2008 var der lidt over 5.000 besøgende.

Museets medarbejdere skrev i alt ca. 175 indlæg til Fyrskibet.dk i løbet af 2009-10. Den største bidrager var Thorbjørn Thaarup med 113 indlæg, heriblandt det populære "Ugens billede", Benjamin Asmussen med 33 indlæg og Andreas Grinde med 9 indlæg. Herudover har en række af museets øvrige medarbejdere bidraget med indlæg til den digitale logbog, hvoraf især skal nævnes Torkil Adsensens serie af rejsebrev fra sejladsen med CLEMENTINE MÆRSK, hvilket gav mange trofaste læsere. Samtidig begynder informationsstrømmen langsomt også at gå den modsatte vej. Der skrives flere og flere kommentarer til medarbejdernes indlæg både i form af meningstilkendegivelser og videregivelse af oplysninger og tips i relation til indlæggene.

Endelig er videoerne i museets YouTube-kanal blevet set over 7.000 gange siden oprettelsen i 2008.

Museets Facebook-engagement er blevet genstand for undersøgelser i ikke mindre end to universitets-specialer. Den mest omfattende analyse af museets brug af sociale medier var i Linea Hansens speciale "Museumsformidling på Facebook" i fagene kommunikation og historie på RUC. Her blev Vikingeskibsmuseets og Handels- og Søfartsmuseets formidling i udstillingen og på Facebook sammenlignet med interessante konklusioner. Birgitte Sværke Pedersens speciale "Danske museer og fællesskaber – med særligt fokus på nye fællesskaber i de sociale medier" fra Institut for Kunst- og Kulturhistorie på Københavns Universitet kommer blandt andet ind på forholdet mellem de forskellige brugere af museers online tilbud og om hvilke strategier museer kan følge for at være med til at skabe aktive fora for social interaktion mellem museet og brugerne. Begge specialer kan læses på museets bibliotek.

Som et af de første danske museer oprettede Handels- og Søfartsmuseet som bekendt i 2008 en profil på det sociale netværk Facebook. I 2010 ser det ud til at de geosociale medier vinder frem, og derfor sørgede museet, igen som et af de første i Danmark, for at sætte sig på landkortet hos tjenesten Foursquare. På Foursquare kan man fortælle sine venner hvor man er ved at "checke ind" med sin smartphone med GPS. De flittigste besøgende på stedet kan så præmieres fx med en publikation eller lignende. De geosociale medier er endnu i sin vorden, men netop derfor er det både vigtigt

og lærerigt at være med til at forme den fremtidige brug i en kulturhistorisk og museal sammenhæng.

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 betjenes i det daglige af bogholderi-assistent Heidi Petersen.

I 2009 blev Web-butikken forsynet med billeder af varerne og en ny funktion med salg af plakater tilføjet. Museets gamle varelager søges realiseret, så beholdningen er trimmet ved flytningen til det nye museum.

Messer

- 13.-15.november: Bog-Forum '09 i Forum, København. Museet havde en velbesøgt stand tilrettelagt af Kåre Lauring sammen med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Standen var bemannet med Kåre Lauring og Lone Kristiansen.
- 27. februar -17. marts. "Både i Bella". På årets store bådmesse havde museet en stand på 45 m² med salg af bøger og souvenirs med maritimt indhold, samt en plancheudstilling om det nye museum. Standen var tilrettelagt af Kåre Lauring og derudover bemannet med Henriette Gavnholdt og Lone K. Kristiansen.

- 12.-14. november: "Bog-Forum 10" i Forum, København. Museet havde som de tidligere år en velbesøgt stand bemandet med Kåre Lauring, Lone Kristiansen og Henriette Gavnholdt.

Arrangementer

Arrangementer i 2009

- 3.3: Korthistorisk Selskab holder møde på museet og besigtiger museets kortsamling. Arrangeret af Jørgen Marcussen.
- 3.3: Lene Høst Madsen, arkæolog på Københavns Bymuseum, holder foredrag i Venneforeningen: "Opera og skibsvrag", om udgravninger forud for operabyggeriet.
- 2.5: Venneselskabet har udflugt til Holmen og Christianshavn med militærhistorikeren Peter Thorning Christensen som guide. Arrangeret af Jørgen Selmer og Lone Kristiansen.
- 14.6: Modelskibssejlad i voldgraven, v. Valensbæk Modelskibsklub. Her kunne man opleve motor-, sejl-, og dampskibe i model. Arrangeret af Lone Kristiansen og Heidi Petersen. Speak til de historiske skibe v. Benjamin Asmussen. 750 tilskuere i løbet af dagen.
- 18.8. Venneselskabet har generalforsamling på Kronborg med efterfølgende foredrag om det nye søfartsmuseums kommende udstillinger ved Jørgen Selmer, Benjamin Asmussen, Thorbjørn Thaarup og Torkil Adersen.
- 3.9. Helsingør Bibliotekets nye publikumschef, Marike Burgers, fortæller om bibliotekets kommende aktiviteter ved et personalearrangement på Søfartsmuseet.

- 23.9: Venneselskabet besøger Lindø Værftet med Torkil Adersen som guide. Arrangeret af Lone Kristiansen.
- 25.9. Kulturnat i Søfartsmuseets udstilling og med Telegraftårnet åbent: Tidl. sømand Jesper Jansen fortalte erindringer om livet til søs. Udstillingen "Alang Beach" åbnede og blev introduceret af Kåre Lauring. Jørgen Selmer fortalte om det nye museum.
- 26.11. Venneselskabet holder foredragsaften i udstillingen om sørøvere i fortid og nutid: Benjamin Asmussen holdt foredraget "Strategisk sørøveri, slavejægere og piratromantik" og afdelingschef Hans Henrik Petersen fra Danmarks Rederiforenings Nautiske Afdeling holdt foredraget "Nutidens pirater – en uacceptabel trussel mod den internationale søfart".

Arrangementer i 2010

- 21.1: Helsingør Teaterforening: Teaterforestilling om Vitus Bering i Modelskibssalen: Medvirkende Sejer Andersen og Musica Ficta v. Bo Holten. Fra museet stod Christian Huusom og Lone Kristiansen for det praktiske.
- 27.1: Vækst & Viden afholder fokusgruppemøde på museet.
- 4.2: Venneselskabet, foredragsaften: "Om bord på Danmark og Georg Stage". Foredrag ved overstyrmand Anders Rask fra Skoleskibet DANMARK og kaptajn Karl Zilmer fra Skoleskibet GEORG STAGE. Arrangeret af Lone Kristiansen.

- 23.3: Korthistorisk Selskab får forevist søkort fra museets samling v. Jørgen Marcussen.
- 4.6: Danmarks Rederiforenings personaledag blev afholdt på museet med præsentation af museumsplanerne og "maritime udfordringer" rundt i udstillingerne arrangeret af museets medarbejdere.
- 6.5: Forårstur for Venneselskabet til Søfartsmuseet i Århus arrangeret af Lone Kristiansen. Lederen Karl Nøhr viste rundt og turen afsluttedes med rundtur på Århus Havn med havnedirektør Bjarne Mathiesen som guide.
- 13.6: Modelskibssejlads i voldgraven ved Kronborg arrangeret af Vallensbæk Modelbyggerlaug. Der var arrangeret race, og Søfartsmuseets vandrepokal blev uddelt for første gang. Arrangeret af Lone Kristiansen med assistance af Heidi Petersen og Christian Huusom. Der var 28 deltagende modelskibsejere og noget over 700 tilskuere.
- 24.8: Generalforsamling for Venneselskabet blev holdt i museets modelskibssal. Chefkonsulent i SES Lars Holst fortalte om Sundtolden og slottets nye udstilling om dette emne. Fra museet deltog Lone Kristiansen, Jørgen Marcussen og Jørgen Selmer i arrangementets afvikling.
- 17.9: "Første Spadestik". Arrangeret af Maritim Museums Byg sammen med Handels- og Søfartsmuseet, hvis personale sammen med Alectia stod for den praktiske gennemførelse af dagen.
- 16.11: Venneselskabet, foredragsaften: "Fra matros til skibsassistent", foredrag af for-

bundsformand Søren Sørensen, Sømændenes Forbund. Arrangeret af Lone Kristiansen.

I løbet af 2009-10 har museets medarbejdere afholdt 33 foredrag, 16 omvisninger og 12 undervisningsforløb for skoleklasser.

Ledelse og administration

Museets daglige ledelse udgøres af museumsdirektør Jørgen Selmer, administrationschef Thomas Bjørn Poulsen og museumsinspektør Kåre Lauring. Den daglige administration varetages i øvrigt af bogholderiassistent Heidi Petersen og sekretær Lone K. Kristiansen, der også fungerer som administrativ medarbejder for Venneselskabet.

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.

Museets ledelse har afholdt møder med bygherrerådgivere og rådgivende ingeniører, for at afgive ønsker til det nye museums indretning bl.a. med hensyn til teknik, el-systemer, sikkerhed, vand, varme mv.

Dette er bl.a. sket på baggrund af interne drøftelser blandt personalet.

Ny samlet fasedelt arbejdsplan med delbudgetter for specifikt udstillingsprojektet i perioden frem til museets åbning ultimo 2012 er udarbejdet sammen med Kossmann.dejong. Det skal dels sikre museets interne arbejds-, tids-, og økonomistyring, dels sikre at bevillingsgiveren til udstillingen, Aage og Johanne

Louis-Hansens Fond og Maritim Museums Byg kan følge arbejdet.

Store dele af computerbestanden er udskiftet, så det meste IT-udstyr nu fremstår i moderne stand rustet til de mange nye opgaver. Det største enkeltelement var udskiftning af museets hovedserver med nye servere. Nyt elektronisk journaliseringssystem og nyt økonomistyringssystem er begge blevet implementeret i 2010.

Det økonomiske arbejde i 2009 har været præget af at søge at forbedre driftsøkonomien for museet samt arbejde med budget for udstillingsarbejdet til det nye museum. Museets formand, Erik Østergaard, sammen med Jørgen Selmer og Thomas Bjørn Poulsen har arbejdet på at skaffe de helt nødvendige øgede driftsmidler til det nye museum og til arbejdet i opbygningsfasen fra og med 2011. Dette arbejde og det til grund liggende nye basisbudget blev drøftet med Kulturarvsstyrelsen i juni og senere fulgt op, bl.a. med et møde i november med Kulturministeriet. Lige siden den første præsentation for daværende kulturminister Brian Mikkelsen i starten af 2008 har projektet mødt stor velvilje, men der ligger fortsat et stykke arbejde forude, før de kommende driftsbudgetter er afklaret. Behovet er et nyt basisbudget på ca. 25 mio. kr., hvoraf der er behov for at øge tilskuddet fra det offentlige fra de nuværende 6 mio. om året til 17,5 mio. om året og antallet af medarbejdere fra 12 til 21. Helt aktuelt måtte museet i 2009 sælge værdipapirer for ca. 800.000 kr., for at sikre likviditet til driften af museet.

Arbejdet for at forbedre driftsbudgettet fortsatte i 2010. Det lykkedes i forbindelse med Helsingør Kommunes budgetvedtagelse for 2011 at få et enstemmigt Byråd til at bevilge ½ mio. kr. i driftstilskud til museet i 2011 og 2012, samt 1 mio. kr. fra og med 2013. Kulturministeriet har stillet i udsigt at forhøje statens tilskud tilsvarende, hvilket samlet set løser driftsøkonomien i de to resterende etableringsår, men ikke efter åbningen af det nye museum.

Nyt navn – ny visuel identitet

Sammen med den nye bestyrelse har museet taget fat på en proces, der skal lede frem til at få defineret en ny kommunikationsprofil, nyt designprogram og til at finde et nyt navn til museet. Med inspiration fra bevaringschef Jesper Stub Johnsen, Nationalmuseet, indledte museet arbejdet med en interessentanalyse og en ny kort sammenskrivning af museets mission, der skal føre frem til et arbejdsgrundlag for det firma, der kommer til at stå for processen.

Museets administrationsarkiv er i disse år under revision både for de nyere og de ældre deles vedkommende ved henholdsvis Lone Kristiansen og Jørgen Marcussen.

Revision, ompakning og delvis databaseregistrering af journalsagerne er gennemført for årgangene 2000 til 1940, idet der arbejdes bagud i tid. Hver årgang revideres og kasseres efter en standardrevisionsplan. Kun arkivalier med oplysninger om genstande, gaver, regnskaber, vidensindholdende forespørgsler m.v. bevares. Vidensindeholdende dokumenter omre-

gistreres i en database med felter for relevante oplysninger som person- og skibsnavne, tidspunkter, afsender-modtager m.v. Der er i de nu behandlede år mellem 800 og 1200 journal-sager, der alle er bedømt. Database har med udgangen af 2010 i alt 7655 poster, hvoraf de 4925 er indlagt i registreringerne i 2010.

Genstandsrevision gennemføres efter Kulturarvsstyrelsens forskrifter årligt af samme eksterne revisor, som reviderer museets regnskaber. Der udtages tilfældige genstande fra henholdsvis magasinhylderne og fra protokol- og databaseregistreringerne, og det tjekkes, at de pågældende genstande er henholdsvis registreret og forefindes fysisk i magasin eller udstilling. Revisionen 2010 fandt ingen mangler.

Repræsentation i bestyrelser og samarbejdskredse

- *Jørgen Selmer*. Medlem af ICMM (International Council of Maritime Museums), Søfartsmuseernes Søfartspulje, den baltiske arbejdsgruppe for Coastal Culture and Maritime Heritage. Kulturministeriets erfakreds for ledere af mindre kulturinstitutioner, bestyrelsen for Wonderful Copenhagen, repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen, repræsentantskabet for Visit Nordsjælland, bestyrelsen for Danske Turistattraktioners stjernemærkningsordning (til 12/3-09), bestyrelsen for Museumsmandsforeningen, Samarbejdsforum for Helsingør Kommunes kulturinstitutioner, Helsingør kulturforenings bestyrelse, næstformand i bestyrelsen for egNSTeatret Hamletscenen.
- *Kåre Lauring*. Medlem af ICMM, samt erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger. Områdepræsentant for Dansk Magisterforening i Frederiksborg Amt.
- *Thomas Bjørn Poulsen*. Medlem af ODM's administrative netværk.
- *Benjamin Asmussen*. Medlem af søfartsmuseernes Søfartspulje, Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Inspektørnetværket, Piratnetværket, Besættelsesnetværket. Deltaget i Helsingør Kulturnetværks møder med skolebibliotekarer og kulturfolk. Medlem af og netredaktør for Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. Ved Søfartspuljens møde d. 24. august 2010 takkede Mette Guldberg fra Fiskeri- og Søfartsmuseet af efter 12 år som sekretær for puljen, der er et netværk for alle museer i Danmark med maritim historie som hoved- eller delområde. Benjamin Asmussen blev valgt som ny sekretær for puljen fra årsskiftet 2010/11.
- *Torkil Adersen*. Medarbejderrepræsentant i museets bestyrelse. Udpeget som en af museets to repræsentanter i Skibsbevaringsfondens bestyrelse, sammen med Ole Vistrup.
- *Henriette Gavnholdt*. Medlem af erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger.
- *Thorbjørn Thaarup*. Medlem af erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger. Sekretær i Kontaktudvalget for Maritim Historie- og Samfundsforskning.

Bestyrelse og personale

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II.

Bestyrelse og repræsentantskab

Museets bestyrelse vedtog i 2009 et sæt reviderede vedtægter, udarbejdet i samarbejde med Kulturarvsstyrelsen, og endeligt godkendt af Kulturarvsstyrelsen 13. august 2009.

29. september 2009 blev første møde i det nye Repræsentantskab afholdt på Café Kronen og efterfølgende afholdtes konstituerende møde i den nye bestyrelse, hvor direktør Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik, blev valgt til formand, og advokat Ole Bang blev valgt til næstformand.

Vedtægtsændringen skulle sikre en struktur, der understøtter de store udfordringer museet står over for med byggeri og senere drift af et stort nyt museum i international klasse. Den hidtidige store, bredt sammensatte bestyrelse med repræsentation af mere end 20 organisationer og andre interessenter fra den maritime verden, blev erstattet af en bestyrelse på 7 medlemmer, der samlet skal repræsentere den ekspertise og erfaringsbaggrund der skal til at drive det nye museum. Det drejer sig om kompetencer som erfaring med bestyrelsesarbejde i erhvervslivet, erhvervs erfaring fra et rederi/maritim organisation på direktions- eller bestyrelsesniveau, operationel erfaring med oplevelsesøkonomi, erfaring med fundraising i kulturlivet, erfaring med kommunikation og/eller markedsføring, juridisk kompetence, museumsfaglig/forskningsmæssig kompetence.

Samtidig blev oprettet et repræsentantskab, der skal sikre forbindelsen mellem de maritime erhverv og museet. Repræsentantskabet er i lighed med den tidligere bestyrelse sammensat af repræsentanter for 17 organisationer. Repræsentantskabet vælger bestyrelsen.

Museets nye vedtægter blev i 2010 justeret, så der nu skal vælges to suppleanter til bestyrelsen.

Bestyrelse ultimo 2010

- Direktør i Dansk Transport og Logistik, Erik Østergaard, formand
- Advokat Ole Bang, næstformand
- Skibsreder, Corral Line, Bjørn Clausen
- Festivalchef for Golden Days, Ulla Tofte
- Direktør i Mensch, Frederik Preisler
- Direktør for Nationalmuseet, Per Kristian Madsen
- Museumsinspektør Torkil Adersen, personlerepræsentant

Suppleanter:

- Skibsingeniør Hans J. Henriksen, Danske Maritime
- Maskinmester Bertel Johansen, Maskinmestrenes Forening

Repræsentantskab ultimo 2010

- Malene Carmel, Helsingør Kommune
- Henriette Bytoft Flügge, Søfartsstyrelsen
- Erik Østergaard, Dansk Erhverv og Bilfærgernes Rederiforening
- Bjørn Clausen, Danmarks Rederiforening
- Rene Piil Pedersen, Rederiforeningen af 1895

- Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for mindre skibe
- Hans J. Henriksen, Danske Maritime
- Morten Jacobsen, Danmarks Skibsmæglerforening
- Niels J. Bagge, Europas Maritime Udviklingscenter, Søfartens Fremme og Skibsteknisk Selskab
- Karl Nøhr Sørensen, Søfartens Ledere
- Bertel Johansen, Maskinmestrenes Forening
- Ole Philipsen, CO-Søfart
- Poul Erik Jensen, 3F Sømændene
- Ole Vistrup, Træskibssammenslutningen
- Erik Andreasen, Sammenslutningen af ledere ved de af Søfartsstyrelsen godkendte uddannelsesinstitutioner
- Jørgen Marcussen, Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Personale

Med udgangen af 2010 bestod personalet af:

- Museumsdirektør Jørgen Selmer
- Administrationschef Thomas Bjørn Poulsen
- Museumsinspektør Kåre Lauring
- Museumsinspektør Torkil Adersen
- Museumsinspektør Benjamin Asmussen
- Museumsinspektør Thorbjørn Thaarup
- Billedarkivar Henriette Gavnholdt Jakobsen
- Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen
- Konserveringstekniker Line Hallbjørnsson
- Konserveringstekniker Andreas Grinde
- Museumssekretær Lone K. Kristiansen
- Bogholderiassistent Heidi B. M. Petersen
- Modelrestaurator Anders Favrholt
- Projektmedarbejder Morten Bronke
- Historiker Mads Madsen
- Museumsvært Allan Albjerg
- Museumsvært Leif Larsen
- Museumsvært Jette Mercuri
- Museumsvært Flemming Petersen
- Museumsvært Kristoffer Schmidt

Frivillige:

- Merete og Jørgen Marcussen, arkiv
- John Bramsen, modelværksted
- John Rasmussen, modelværksted
- Hans Ove Claudi-Hansen, modelværksted
- 13. jan.-1.dec.2009 havde Henriette Gavnholdt barselsorlov. Thorbjørn Thaarup vikarierede.
- Pr. 15. maj 2009 er Jette Britt Mercuri tiltrådt som museumsvært.
- 25. maj 2009-15. juni 2009 har konserveringstekniker Andreas Grinde haft orlov for at udføre udstillingsarbejde for det Grønlandske Nationalmuseum i Nuuk.
- I løbet af 2010 er der sket følgende ændringer i personalesammensætningen:
- 16.6: Allan Albjerg tiltrådt som museumsvært.
- 1.8: Museumsvært Jan Hørdum Jensen fratræder.
- 31.8: Museumsforvalter Christian Huusum fratræder.
- 17.5.-11.6: Bodil Rasmussen er i 4 ugers virksomhedspraktik, tilknyttet bibliotek og arkiv.

- 16.8-12.9: Maria Colberg Olsen er i 4 ugers virksomhedspraktik, tilknyttet bibliotek og arkiv.
- 13.9.10-12.3.11: Mads Madsen ansat som historiker ved museet, tilknyttet udstillingsarbejdet. Løntilskudsjob.

Årsberetning 2009-10 er en redigeret og forkortet udgave af de årsberetninger, som hver år sendes til Kulturarvsstyrelsen. For at sikre aktualitet er beretning helt frem til årbogens udgivelsestidspunkt i slutningen af kalenderåret medtaget.

Bestyrelse og årsberetning 2009-2010

Bestyrelse pr. 24. august 2010

- 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 2009-2010

Den 70. ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner blev afholdt tirsdag den 24. august 2010 klokken 1900 i Handels- og Søfartsmuseets udstillingslokaler. Inden generalforsamlingen var der mulighed for at bese særudstillingen "Gale Warning".

Til generalforsamlingen var omkring 30 medlemmer mødt frem.

Næstformanden 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:

- 2) Beretning for selskabets virksomhed 2009-2010
- 3) Forelæggelse af regnskabet for 2009-2010
- 4) Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
- 5) Fastsættelse af kontingent
- 6) Indkomne forslag
- 7) Eventuelt

Dirigenten gav derefter ordet til Selskabets næstformand, Jørgen Marcussen, der aflagde følgende beretning.

ad 2)

Beretning for året fra 1/4 2009 til 31/3 2010

Der skal efter vedtægterne aflægges beretning for året, der løber fra 1. april 2009 til 31. marts 2010, men for at gøre beretningen, der senere optrykkes i årbogen, så aktuel som muligt, så vil beretningen også indeholde omtale af forhold, der har dateringer fra 1. april 2010 til i dag. Beretningen vil dermed komme til at harmonere med museets beretning, der ligeledes vil blive bragt med så stor aktualitet som praktisk muligt i 2010-udgaven af årbogen.

Bestyrelsen har i årets løb bestået af

- Arkitekt Hannes Stephensen som formand,
- Jørgen Marcussen som næstformand,
- Journalist Anders Høegh Post,

- Direktør Erik Østergaard,
- Læge Finn Wiberg-Jørgensen,
- Direktør Steen Sabinsky samt
- Museumsdirektør Jørgen Selmer som Selskabets sekretær

Selskabets formål

Selskabets formål er ifølge vedtægternes paragraf 2 at støtte og styrke museet, specielt på områder, der relaterer sig til museets virke, men som ligger ud over museets muligheder. Op gennem årene har foreningen tolket denne opgave gennem et væsentligt tilskud til genstandsopkøb, der har medvirket til museets nuværende status som landets nationale søfartsmuseum med samling af internationale dimensioner.

Virksomheden har i årets løb været koncentreret om:

1. udgivelsen af årbogens 68. udgave samt
2. tilskud til museet efter dettes ønskeliste.

Medlemsantallet

Selskabets medlemstal har i årets løb vist en fortsat nedgang, idet frafald på grund af alder eller manglende kontingentbetaling har været større end tilgangen af nye medlemmer. Der er for øjeblikket omkring 600 personlige medlemmer og 14 firmamedlemskaber. Dette forhold smitter af på Selskabets økonomi og derfor på mulighederne for at leve op til formålet i paragraf 2.

Årbogen 2009

Selskabet har gennem alle årene – som sin væsentligste gave til museet – ladet udarbejde en

årbog med dels videnskabelige artikler, dels beretninger fra personer, der i dag er øjenvidner og i morgen er historie. Alle – forfattere og tilrettelæggere af årets årbog – takkes varmt for et flot stykke arbejde.

Efter sædvane er det museet, der udgør årbogens redaktion, og Selskabet, der bekoster udgivelsen, hvor størsteparten af omkostningerne dækker uddelingen til medlemmernes frieksemplarer.

I 2009 ønskede redaktionen at fokusere på Det Ny Søfartsmuseum og samarbejdet herom med fondene gennem Danmarks Rederiforening, og årbogen gav plads til museumsinspektør Torkil Adsensens artikel om Rederiforeningens historie efterfulgt af en fyldig omtale af planerne for det ny museum skrevet af museumsdirektør Jørgen Selmer.

Tilskud til museet i øvrig

Som det har været tilfældet de senere år, så belaster årbogen Selskabets økonomi, så der ikke er yderligere midler til rådighed til uddeling til museet. Det er derfor en absolut nødvendighed, at vi i Selskabet kan bruge afkastet fra Sture Høvden, Barfoed og Marius Ranes legater til uddelingerne til museet.

I regnskabsåret har Selskabet støttet to formål. Det ene var et tilskud til anskaffelsen af et nyt økonomisystem, hvilket er rimeligt, da samme system sørger for hele Selskabets bogføring, fakturering og medlemsstyring udført af bogholder Heidi Petersen.

Det andet formål, som der er ydet støtte til, var også på programmet sidste år. Det drejer sig om digitalisering af alle de udkomne årbø-

ger fra 1942 til dato. Der er gået nogen tid med at undersøge omkostningerne ved at få foretaget den nødvendige scanning og tilpasning af de mere end 10.000 sider, så de bliver fuldt søgbare og læsbare og printbare. Undervejs i undersøgelserne viste det sig, at de oprindeligt afsatte 50.000 kr. ikke rakte til hele projektet, hvorfor der i det nu afsluttede år er givet yderligere 20.000 kr. til projektet.

Selvom der er tale om årbøger, har de dog en væsentlig værdi langt ud over det år, der er gået, og derfor vil foreningens gave til museet til digitaliseringen og netudgivelsen blive til glæde for både museet og for alle med interesse for søfartens historie, der fremover vederlagsfrit vil kunne trække på denne ressource.

Arrangementer

Selskabet har i årets løb afholdt en række arrangementer for medlemmer, og vi har for både at vise os åbne over for potentielle medlemmer og for at styrke økonomien givet adgang for ikke-medlemmer mod betaling. Denne åbning har givet en mindre indtægt for Selskabet.

Året 2009-2010 indledtes med turen til Holmen, der allerede har været omtalt under sidste generalforsamling og desuden i sidste årbog, hvorfor jeg ikke skal komme nærmere ind på den.

Den 18. august 2009 blev den 69. ordinære generalforsamling afholdt, og der blev ved flere af museets medarbejdere fremlagt planer og visioner med tilhørende billedstof for det ny søfartsmuseum, der endnu ikke har fået sit officielle navn.

Det næste arrangement var turen til Lindøværftet den 23. september 2009, hvor det var vores sidste chance for at se værftet, mens der endnu blev bygget skibe på det. Turen blev i praksis arrangeret af museumssekretær Lone K. Kristiansen, og den var fuldt tegnet. Turen forløb perfekt med museumsinspektør Torkil Adsersen som guide undervejs og på besøget på resterne af det gamle værft inde på Odensekanalen, mens vi på Lindøværftet blev guidet af dettes egen medarbejder.

Den 7 kilometer lange gåtur på værftet blev et par dage senere omtalt med foto i Helsingør Dagblad.

Af vinterarrangementer blev der afholdt en foredragsaften den 26. november 2009, hvor museumsinspektør Benjamin Asmussen holdt oplæg om pirater, som de gebærdede sig i gamle dage, mens der efter pausen blev givet en orientering om nutidens pirateri ved afdelingschef Hans Henrik Petersen fra Danmarks Rederiforening. Hans Henrik Petersen er om nogen fuldstændigt inde i problemerne og de forholdsregler, der er mulige, og aftenens indlæg høstede både ros og bifald fra de fremmødte.

Det sidste vinterarrangement blev afholdt den 4. februar 2010 og var et foredrag om uddannelsen og livet på vore to sejlørende skoleskibe DANMARK og GEORG STAGE holdt ved hhv. overstyrmand Anders Rask fra DANMARK og kaptajn Karl Zilmer fra GEORG STAGE. Også dette foredrag om den kommende generations søfolk var velbesøgt og interessant.

Efter det officielle beretningsårs afslutning var Selskabet vært for en forårstur til Århus den 6. maj 2010. Introduktionen i Århus blev



Chefkonsulent Lars Holst holdt efter generalforsamlingen foredrag om Kronborg Slots planer for fremtidens formidling af renæssanceslottet.

(Foto Jørgen Marcussen for Handels- og Søfartsmuseet)

After the annual general meeting in the Society of Museum Friends Lars Holst, Chief consultant, gave a lecture on Kronborg Castle's plans for presenting the renaissance castle.

(Photo Jørgen Marcussen for the Danish Maritime Museum)

foretaget af Karl Nøhr fra det århusianske søfartsmuseum og senere fortalte havnedirektøren Bjarne Mathiesen under en rundtur om havnens aktiviteter. Transporten på turen var med bus og med Odden-Århus-færgen. De praktiske forhold var arrangeret af Lone K. Kristiansen.

Det tilstræbes fra bestyrelsens side, at disse udflugter balancerer økonomisk, men det er vanskeligt, for prisen sættes meget stramt lig omkostningerne, så der skal ikke mange forandringer til, før man kan ende med små underskud.

Øvrige forhold

På det sidste bestyrelsesmøde blev udbyttet af en indmeldelse i den paraplyorganisation for museumsforeninger, der blev stiftet i 2003, drøftet, og det besluttedes, at vi nok kunne få nogle fordele af at være med i organisationen. Vi har derfor fra denne sommer meldt os ind i Sammenslutningen af Museumsforeninger i Danmark. Et af formålene med Sammenslutningen er at sikre museumsforeningerne indflydelse på den aktuelle og fremtidige kulturpolitik i Danmark.

Økonomiske forhold

Driftsresultatet i år er desværre af flere årsager ikke så pænt som de tidligere år. Årsagerne er mange, og medlemmerne kan aktivt hjælpe på denne situation: Dels ved at meddele foreningen en mail-adresse, idet porto'en for en udsendelse beløber sig til over 3.000 kr. og dels ved at gøre reklame for at styrke foreningen gennem at skaffe nye medlemmer.

Det er ikke hensigten at sænke aktivitetsniveauet eller kvaliteten af de aktiviteter, som foreningen står for, men vi skal selvfølgelig have balance i vores økonomi, så derfor denne henstilling til medlemmerne om hjælp og støtte for at kunne vedligeholde foreningens aktivitetsniveau.

Ad 3)

Jørgen Marcussen gennemgik regnskaberne fra 1. april 2009 til 31. marts 2010; først regnskabet for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner:

Indtægter

På driftsregnskabet er indtægterne fra kontingenter i år 175.060 kr., et lille fald fra sidste års 177.200 kr., idet der stadig er større frafald end tilgang af medlemmer.

Der er derfor en regulering på 18.328 kr. for de medlemmer, der ikke har betalt kontingent. Medlemmerne får efter fakturaudsendelsen på kontingentet en rykker, før årbogen udsendes, og reageres der ikke på rykkeren, så bliver medlemmerne nu slettet.

Beholdningen af aktier i Danske Bank er opskrevet med 25.850 kr.

Indtægterne blev i alt på 183.963 kr. mod 177.612 kr. sidste år.

Udgifter

Årbogen har kostet 119.350 kr., hvilket stort set er lig med året før. Moms af medlemsbøger var 25.671 kr., og porto ved udsendelsen blev inklusive håndteringsomkostning på 38.624 kr. Salg af årbøger blev på 11.486 kr. Årbogens totalomkostning ender derfor på 172.159 kr.

Medlemsarrangementer, kontorhold, porto og revision blev på hhv. 16.440 kr., 11.442 kr., 10.614 kr. og 15.000 kr., og regnskabet ender med et underskud for året på 45.135 kr.

Balancen

Værdien af aktierne i Danske Bank til dagskursen var 33.900 kr. Der er nogle mindre mellemregninger med museum og legater m.v. samt en lille værdi af salgsartikler. Af likvider rådede foreningen per 31. marts over 24.450 kr. Balancen viser Selskabets samlede aktiver er 64.973 kr.

På passivside er kapitalkontoen, efter fra- drag af årets underskud på 45.135 kr., på 465 kr. Reservefonden indeholder 50.048 kr., og Selskabets egenkapital er 50.513 kr.

Harald Læssøe Barfoed, Sture Høvdén og Marius Ranes legater

Legaternes regnskab viser på driftssiden et lidt større udbytte end sidste år, nemlig 41.790 kr. mod 29.850 kr. Renteindtægterne blev på 56.143 kr. samt kursgevinster for 1.885 kr. De urealiserede kursgevinster blev på 50.818 kr. Derved kommer indtægterne til at beløbe sig til 150.636 kr.

Udgifterne er til revisor, gebyrer og kurstab blev på 3.458 kr.

Museet har fået bevilget gaver for 45.000 kr. fra legaterne. Det er hhv. 25.000 kr. til et nyt fælles økonomisystem på museet, og 20.000 kr. til skanningen af alle årbøgerne.

Bestyrelsen har vedtaget, at der henlægges 20% af det samlede nettoafkast, der i år beløber sig til 29.436 kr., og der bliver derefter et overskud i driften på 72.742 kr.

Legaternes balance

Balancernes aktivside er på 2.533.894 kr. mod sidste års 2.493.341 kr. På passivside er grundkapitalen uændret på 1.820.520 kr. Årets henlæggelse på 29.436 kr. forøger de opsparede reserver på 449.653 kr., så den båndlagte kapital nu udgør 2.299.609 kr.

Uddelingsreserverne indeholder med til- læg af den frie del af driftsresultatet på 72.742 kr. nu i alt 228.035 kr.

Regnskaberne blev godkendt af de fremmødte medlemmer.

Ad 4)

Valg til bestyrelsen

Under dirigentens ledelse blev der foretaget valg til bestyrelsen.

På valg var Hannes Stephensen, Jørgen Marcussen og Anders Høegh Post, der alle var villige til genvalg. Der var ingen andre kandidater, og de tre medlemmer blev genvalgt med akklamation.

Valg af revisor

Selskabets revisor gennem mange år har afhændet sin virksomhed til GBH Revision & Rådgivning A/S, Allerød, ved registreret revisor Lene Hvid Hansen, der har revideret vores regnskab per 31. marts 2010. Bestyrelsen foreslog registeret revisor Lene Hvid Hansen valgt som Selskabets revisor for det indeværende år, hvilket blev tiltrådt af de fremmødte medlemmer.

Ad 5)

Som det fremgik af regnskabsoplægget, så er økonomien ikke i balance for øjeblikket. For at afhjælpe mest muligt på denne situation fremlægger bestyrelsen forslag om en kontingentforhøjelse for enkeltmedlemskab på 300 kr. Forslaget blev godkendt af de fremmødte medlemmer, og det vil få virkning fra opkrævning af kontingentet fra foråret 2011.

Ad 6)

Der var ikke indkommet forslag.

Ad 7)

Under eventuelt ønskede ingen at få ordet.

Dirigenten kunne derefter afslutte generalforsamlingen.

Efter den officielle del af generalforsamlingen var afsluttet gav museumsdirektør Jørgen Selmer en oversigt over Det Ny Søfartsmuseums status. I pausen var Selskabet vært ved en forfriskning arrangeret af sekretær Lone K. Kristiansen.

Efter pausen holdt chefkonsulent Lars Holst foredrag om og foreviste Kronborg Slots udstilling om Sundtolden og Kronborg. Lars Holst gav et interessant oplæg om de visioner, som Kronborg Slot har for formidling af de historiske værdier til publikum i de kommende år, hvor Handels- og Søfartsmuseets lokaler bliver ledige. Men allerede nu er der sket store forandringer i især rammerne omkring Slotet med bl.a. opstilling af modeller over bygningshistorien, rekonstruktioner af kanoner på bastionerne og formidlingsmaterialer til undervisningsbrug placeret på området. Efter oplægget foregik så rundvisningen i Sundtoldsudstillingen.

Mødet sluttede omkring kl. 2100.

Referent Jørgen Marcussen
24. august 2010

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. 300,00 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. Firmamedlemmer tildes fem årbøger.

Støtte til årbogens produktion

Fra forskellige personer, institutioner og firmaers side er der vist stor forståelse for museets 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 manuskripterne 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 2009-2010

Bach, Peter	Allerød
Bay, Jens	Kgs. Lyngby
Bolther, Preben	Kalundborg
Eriksen, Knud Skaareberg	Hundested
Fage-Pedersen, Jens	Helsingør
Hansen, Vang	Helsingør
Hytten, Ole	Helsingør
Jakobsen, Bendt	Helsingør
Krüger, Jørgen	Kokkedal
Mortensen, Kai	New York
Nielsen, Niels	Kalundborg
Nielsen, Tommy Mejdahl	Kgs. Lyngby
Olsen, Jakob Højegaard	Odense
Poulsen, Steffen	København
Rasmussen, Lillian Lykkegaard	Svendborg
Slengerich, Jens-Erik	Holbæk
Søndberg, Hans	Ålsgårde
Sørensen, Jørgen	Egå
Sørensen, Pelle	Humblebæk

FIRMAMEDLEMSKABER PER 2010

Atlas Danmark A/S	Nørre Alslev
Bornholmstrafikken A/S	Rønne
Dampskibsselskabet NORDEN A/S	København
Danmarks Rederiforening	København
Danmarks Skibskredit A/S	København
Danmarks Skibsmæglerforening	København
Danske Bank A/S	København
Dansk Sø-Restaurations Forening	Rødovre
DFDS A/S	København
Hempels Skibsfarvefabrik A/S, J.C.	Kgs. Lyngby
Københavns Skipperforening	København
MAN – B&W Diesel A/S	København
Maskinmestrenes Forening	København
Nordic Tankers Marine A/S	København
Norske Veritas, Marineafdeling	Hellerup
Rønne Havnebestyrelse	Rønne
Scandlines A/S	København
Svitzers Bjergningsentreprise A/S, Em.Z.	København
Søfartens Arbejds miljøråd	København
Søfartens Ledere	København

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 renæssancens søfart

Benjamin Asmussen, Steen Schøn, Thorbjørn Thaarup og Jørgen Marcussen

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

47 sider, hæftet, H&S, 2006.

Kr. 29,-



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. 10,-

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,-

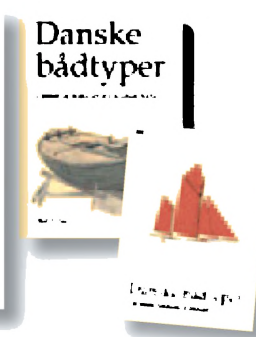
Københavns Havn 1840-1940

Kåre Lauring

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

180 sider, indbundet, Gyldendal, 2006.

Kr. 299,-



Købmand, sømand og supercargo

Kåre Lauring og Kirsten Jappe

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

96 sider, indbundet, H&S, 1998.

Kr. 68,-

Sjak, mestre og skibsbyggeri

- arbejdsliv og dagligdag på B&W 1945-1996

Torkil Adersen og Niels Jul Nielsen

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

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

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

Kr. 150,-

Skibsbygmesteren E. C. Benzon og hans skibe

Asger Nørlund Christensen

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

Dansk Søe Ord-Bog – Danish Marine Dictionary

Georg Albrecht Koefoed

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

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

Kr. 58,-



Bygningen af M/S Klintholm 1949-1950

I denne film følges bygningen af M/S KLINTHOLM på Frederikshavn Værft i 1949-50. Skibet blev bygget for DFDS og fik hjemsted i Middelfart.

Filmen er uden lyd. Spilletid: 30 minutter.

Kr. 120,-

Handels- og Søfartsmuseets årbøger

– ældre årgange

Årbøgerne fra 1942 til 2006 med undtagelse af visse udsolgte årgange sælges fordelagtigt til kr. 40,- per bind.

Se oversigt over indholdet via <http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/aarbog.asp>

Handels- og Søfartsmuseets årbøger

– nyere årgange

Årbøgerne fra 2007 og 2008 sælges til kr. 200 per bind.

Årbøgerne fra 2009 og 2010 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,-



Bygningen af M/S Klintholm



1949-1950

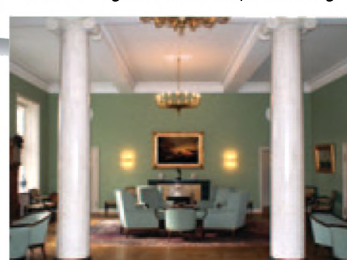


Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg



Årbog 2008

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg



Årbog 2009

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,-

Forliset. Skoleskibet KØBENHAVN – DVD

Den 14. december 1928 afgik skoleskibet KØBENHAVN fra hovedstaden Buenos Aires i Argentina med kurs mod Australien. Otte dage senere, meldte skoleskibets telegrafist – alt vel om bord. Dette var absolut sidste livstegn fra det enorme skib. På en ukendt position et sted i det sydlige Atlanterhav forliste verdens største sejlskib og tog den 60 mand store besætning med sig i dybet. Der er aldrig fundet nogle vragrester.
Spilletid: 60 min.
Sprog: dansk, engelsk, tysk.
Kr. 145,-

