



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 2011

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

Årbog 2011



Udgivet af SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

2011-udgaven er bind 70 i rækken af museets årbøger
© Handels- og Søfartsmuseet

Redaktion: Jørgen Selmer, Kåre Lauring, Jørgen Marcussen og Benjamin Asmussen
Oversættelser: Len Nossell, Maria Schmidt, Benjamin Asmussen og forfatterne

ISBN 978-87-7015-005-7
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. 325,00

Forsideillustration:

I efteråret 2011 blev Søfartsmonumentet på Langelinie genindviet. Monumentet blev oprindeligt rejst af Dansk Dampskibsrederiforening i 1928 til minde om de danske søfolk, der mistede livet under 1. verdenskrig. Tidens tand havde gnavet kraftigt i billedhugger Svend Rathsacks udhuggede kalksten, og gennem en bevilling fra fire maritime fonde kunne monumentet genhugges.

Foto: Benjamin Asmussen, H&S.

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966, til 1967-71 i årbog 1971, til 1972-76 i årbog 1976, til 1977-81 i årbog 1982, til 1982-86 i årbog 1986, til 1987-91 i årbog 1991, til 1992-96 i årbog 1997, til 1997-01 i årbog 2002, til 2002-06 i årbog 2007, og næste femårsregister vil fremkomme i årbog 2012.

Front cover picture:

In the autumn of 2011, the Monument to Mariners at the Langelinie pier in Copenhagen was reinaugurated. The monument was originally erected by the Danish Steamship Owners Association in 1928 in honor of the Danish sailors that lost their lives during World War I. Time had taken its toll on the work of the sculptor Svend Rathsack, and thanks to a donation from four maritime funds, the reliefs were recarved.

Photo: Benjamin Asmussen, DMM.

Indhold

<i>Forord</i>	5
<i>Jens Peter Munk</i>	
“At gøre sin Pligt, om saa Døden træder i Vejen” Søfartsmonumentet på Langelinie	7
“To do your duty even when death gets in your way”. The Monument to Mariners	
<i>C.P. Baird</i>	
En hændelse i udeflåden	43
An incident in the foreign fleet	
<i>Kåre Lauring</i>	
Fra underskud til forbud Den danske slavehandel 1781-1807	61
From loss to prohibition The Danish slave trade 1781-1807	
<i>Trine Halle</i>	
Fortællingen om en sømandsfamilie	115
The tale of a Danish seafaring family	

Årsberetning 2011 for Handels- og Søfartsmuseet	135
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – Beretning 2010-2011	155
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner – medlemskab og tilskud	160
Nye medlemmer i Venneselskabet – Firmamedlemmer per 2011	161
Museumsbutikken	165

Forord

Handels- og Søfartsmuseets årbog udkom første gang i 1942, så årbog 2011 er den halvfjerdsenstyvende årbog, udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Jubilæet fejrer vi ved at gøre de mange årbøger tilgængelige på nettet for alle. Takket være en donation fra Venneselskabet er alle årbøger blevet digitaliseret og bliver nu lagt på museets hjemmeside og gjort fuldt søgbare. Herved vil alle søfartshistorisk interesserede, der søger på nettet, kunne blive ledt frem til årbogens artikler, uden selv nødvendigvis at kende årbogens eksistens på forhånd.

Tilgangen til søfartshistorisk viden på museet blev også på anden vis styrket i 2011, idet det blev besluttet at overføre de kulturhistoriske dele af bogsamlingen på Søfartens Bibliotek til museets bibliotek, som konsekvens af, at Søfartens Bibliotek har fået frataget sine bevillinger.

Museet har i 2011 først og fremmest været fokuseret på forarbejderne til Danmarks nye søfartsmuseum, der er under opførelse omkring den gamle tørdok fra det tidl. Helsingør Skibsværft. Det nye museums store udstillingsprojekt gennemføres sammen med udstillingsarkitekterne Kossmann.dejong, Amsterdam. Parallelt med dette er samarbejde og koordine-

ring med Maritim Museums Byg ApS, der står for opførelsen af det nye museum tegnet af BIG – Bjarke Ingels Group, blevet intensiveret i takt med, at byggeriet skrider hurtigt frem.

2011 blev også året, hvor museet fik vedtaget nyt navn, logo og designprogram udviklet i samarbejde med branding- og designbureauet e-Types.

Alt sammen er det aktiviteter, der har bragt museet store skridt nærmere den forventede åbning af det nye museum for publikum i 2013.

Det nye museums udstillinger vil tage fat i mange væsentlige temaer i søfartshistorien og dette års årbog følger trop med en række artikler, der er med til at belyse nogle af disse temaer.

Dansk søfarts vilkår under verdenskrigene bliver ét af udstillingstemaerne. Jens Peter Munk skriver om søfartsmonumentet på Langelinie, der blev rejst til minde om danske søfolk, der omkom under 1. verdenskrig. Monumentet blev genindviet i efteråret 2011 efter en omfattende restaurering. De danske krigssejleres bidrag til den allierede krigsindsats under 2. verdenskrig er baggrund for Christian Peter Bairds meget personlige artikel om en dramatisk hændelse, hvor M/S PETER

MÆRSK og en tysk ubåd mødtes en skæbnesvanger morgen den 7. december 1942.

Den danske slavehandel indgår i det nye museum som en væsentlig del af fortællingen om dansk søfart i en globaliseret verden i 1700-tallet. I Kåre Laurings artikel om slavehandlen 1781-1807 bygges videre på sidste årbogs artikel om økonomien bag den danske slavehandel med en artikel, der går tæt på Østersøisk-guineisk Selskab og den anstrengte økonomi bag dette frem til slavehandlens endelige ophør i 1807.

Det nye museum vil lægge vægt på at fortælle den store historie ved hjælp af konkrete personfortællinger. I Trine Halles artikel fortælles om sømandsfamilierne Ginge og Mathiesen, der gennem mere end 150 år gemte

breve, fotografier, dagbøger og logbøger. Det giver mulighed for et unikt indblik i hvordan søfarten har præget en families liv gennem generationer. Familierne har med deres arkiv bidraget til museets samlinger og familiehistorien vil indgå flere steder i udstillingerne.

Museet og Venneselskabet takker årbogens mangeårige redaktionssekretær Jørgen Marcussen, der med årbog 2011 har valgt at takke af efter mange års store og uvurderlige indsats for at sikre kvalitet, økonomi og deadlines i årbogsudgivelsen. Han efterfølges af museumsinspektør Benjamin Asmussen.

Jørgen Selmer
Museumsdirektør

“At gøre sin Pligt, om saa Døden træder i Vejen”

Søfartsmonumentet på Langelinie

Jens Peter Munk, f. 1951, mag.art. i kunsthistorie, har været ansat ved Ordrupgaardsamlingen, Ny Carlsberg Glyptotek og Den Hirschsprungske Samling, hvor han har arrangeret udstillinger af fortrinsvis dansk og fransk kunst i 1800-tallet og udarbejdet kataloger til disse og museernes faste samlinger. Desuden har han skrevet artikler til tidsskrifter, kataloger og leksika i Danmark og i udlandet. I 2006 kurerede han udstillingen *'800 Danese. Architettura di Roma e paesaggi di Olevano Romano i Complesso del Vittoriano, Rom*. Som fagansvarlig for Københavns Kommunes offentlige monumenter siden 2002 har han bl.a. forestået Søfartsmonumentets nyhugning.

*Men den, som blind for eget Gavn
i Bølgen ristede Danmarks Navn,
hans eget lever, stærkt og dybt.
I Tanke som i Sten.*

Disse linjer stammer fra den kantate, som blev opført ved indvielsen af *Søfartsmonumentet* den 9. maj 1928. Hans Hartvig Seedorff Pedersen er forfatter til ordene, og musikken er skrevet af Johan Hye-Knudsen.¹

1 Kantate ved Indvielsen af Mindesmærket for de danske Handelsskibe under Verdenskrigen krigsforliste Søfolk.

Søfartsmonumentet er et mindesmærke rejst af Dansk Dampskibsrederiforening for de danske søfolk, der under 1. Verdenskrig 1914-18 mistede livet på havet i den danske handelsflådes tjeneste, ofte under vanskelige forhold for at skaffe de nødvendige tilførsler til landet. Det blev modelleret af billedhuggeren Svend Rathsack (1885-1941), og arkitekten, professor Ivar Bentsen (1876-1943) havde ansvaret for udformningen af monumentets arkitektoniske dele (fig. 1).

I forbindelse med forberedelserne til den i 2011 afsluttede nyhugning af monumentets kalkstensdele har alle relevante arkivalier været konsulteret. Dette interessante materiale danner grundlaget for denne artikel.²

Optakten

På et bestyrelsesmøde i Dansk Dampskibsrederiforening den 4. november 1921 henlede direktør Eilert Maegaard opmærksomheden på, at rederiernes pligt til at holde besætning

2 Danmarks Rederiforening har under hele forløbet udvist stor interesse og uforbeholden imødekommenhed over for projektet. Økonomidirektør Dan Poulsen udvirkede, at arkivalier fra Erhvervsarkivet i Århus midlertidigt blev bragt til rederiforeningens hovedsæde i Amaliegade, og regnskabschef Thomas S. Prebendorf sørgede for, at jeg uforstyrret kunne studere disse arkivalier.



Fig. 1. Svend Rathsack og Ivar Bentsen: *Søfartsmonumentet*. 1928. Faksekalksten og bronze. Langelinie.

Foto: Kristian Brasen.

Fig. 1. Svend Rathsack and Ivar Bentsen: *The Shipping Monument*. 1928. Fake limestone and bronze. Langelinie.

Photo: Kristian Brasen.

gerne ulykkesforsikret mod krigsfare ville bortfalde fra nytåret 1922. Derfor var der ikke længere grund til at opretholde den af rederiforeningen oprettede gensidige krigsulykkesforsikring for søfolk.³ På et rederimøde den

10. november 1921 vedtog man at ophæve *Danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare* ved årets udgang og senere at tage bestemmelse om anvendelse af overskuddet.⁴

Fremlæggelse af det afsluttende regnskab fra forsikringen skete på rederiforeningens ordinære generalforsamling den 16. marts 1923. Overskuddet var opgjort til ca. 435.000 kr.,

3 Bestyrelsesprotokol, Dansk Dampskibsrederiforening fra 27. April 1921 til 9. Aug. 1923, 22-23. Danmarks Rederiforening. 1925-28 materiale vedr. indvielse af mindesmærket for krigsforliste danske søfolk 1928. Erhvervsarkivet, Statens Erhvervshistoriske Arkiv, Århus, M 13, 1088 (herefter benævnt DDRF 1925-28). Hvor intet andet er nævnt, stammer oplysningerne fra dette arkivmateriale.

4 Forhandlingsprotokol for Dansk Dampskibsrederiforening fra 3. December 1919 til 1. November 1923, 140, pkt. 5.

hvis anvendelse der nu skulle tages stilling til. Generalkonsul Johan Hansen fremsatte her for første gang et forslag om at overføre et så stort beløb, at man – eventuelt suppleret af en offentlig indsamling – kunne rejse et mindesmærke for de ved krigsforlis omkomne søfolk. Forslaget blev enstemmigt vedtaget⁵, og på bestyrelsesmødet den 3. maj 1923, hvor direktøren og samtlige medlemmer var til stede, blev der således fremsat forslag om “Opførelse af et Mindesmærke for de under Krigen torpederede Søfolk.”⁶ Forslaget blev ligeledes enstemmigt vedtaget ved Dansk Dampskibsrederiforenings rederimøde den 17. maj 1923. Udgiften til monumentet skulle afholdes af det fra ulykkesforsikringen overførte beløb, op til 50.000 kr. A.P. Møller ønskede dog ikke, at der blev fastsat noget maksimumbeløb, men at man bevilgede det beløb, som viste sig nødvendigt “for at løse Opgaven paa en smuk Maade, saaledes som det var bleven udtalt paa den Generalforsamling, hvor Overførelsen af Ulykkesforsikringens Saldo blev vedtaget.”⁷

Konkurrencerne

Den første konkurrence

Den næste udfordring var udvælgelsen af kunstner og projekt til monumentet under mottoet “At gøre sin Pligt, om saa Døden træder i Vejen”. Denne udvælgelsesproces kom til at stå på i et helt år, og den var fyldt med forviklinger og misforståelser.

5 Forhandlingsprotokol 1919-23, 238-39, pkt. 4a.

6 Bestyrelsesprotokol 1921-23, 80.

7 Forhandlingsprotokol 1919-23, 251, pkt. 2.

Et udvalg bestående af rederiforeningens formand, skibsreder Christian Sass,⁸ generalkonsul Johan Hansen, skibsreder, generalkonsul A.N. Petersen og direktør, cand.jur. Eilert Maegaard fik mandat til at udarbejde planer for mindesmærkets realisering.⁹ Som rådgivende kunstnere blev udpeget billedhuggerne, professor Einar Utzon-Frank og Ludvig Brandstrup, arkitekten Henning Hansen og stadsarkitekt Hans Beck Wright, senere suppleret med billedhuggerne Rasmus Harboe og Svend Rathsack samt arkitekterne Anton Rosen, Edvard Thomsen og Emanuel Monberg. En dommerkomité bestående af tre repræsentanter for rederiforeningen, nemlig Christian Sass, Johan Hansen og Eilert Maegaard, samt billedhuggerne Niels Skovgaard og Jens Lund¹⁰ og arkitekterne Povl Holsøe og Axel Berg besluttede, at rådgiverne inden den 1. april 1924 skulle indgive forslag til monumentet. Fristen blev senere forlænget til den 1. juli 1924. De kunstneriske rådgivere takkede alle ja til forslaget.¹¹ Proceduren virkede lidt uheldig, idet rederiforeningen allerede i maj 1923 havde udsendt en pressemeddelelse, som antydede, at hele den danske kunstnerstand ville blive inddraget i konkurrencen. Hele fremgangsmåden kunne forekomme som spilfægteri, og sådan blev det åbenbart også op-

8 Christian Sass fra rederiet Holm & Wonsild var formand for rederiforeningen 1921-25. Han trådte tilbage af helbreds-mæssige årsager, men levede til 1929.

9 Forhandlingsprotokol 1919-23, 251, pkt. 2. A.N. Petersen var medlem af rederiforeningens bestyrelse 1920-28.

10 Jens Lund blev senere afløst af J.F. Willumsen. Rathsack havde foreslået Johannes Bjerg, jf. brev af 30.06.1924.

11 Breve fra disse til DDRF 21.-25.07.1923.



Fig. 2. Svend Rathsack: *Mand der kaster en redningskrans*. 1924. Statuette (første modellerede udkast). Betegnet: "SR [monogram] –24". Gips. 23,5 x 21 x 16 cm. Gave 1944. Statens Museum for Kunst, Inv.nr. KMS6030. Danmarks Kunstbibliotek, kasse 324, nr. 110b.

Foto: Det kongelige Bibliotek

Fig. 2. Svend Rathsack: *Man throwing a lifebuoy*. 1924. Statuette (first model draught). Marked: "SR [monogram] –24". Plaster of Paris. 23,5 x 21 x 16 cm. Gift 1944. Statens Museum for Kunst (The Danish National Gallery), Inv.no. KMS6030. Danmarks Kunstbibliotek (The Danish National Art Library), box 324, no. 110b.

Photo: The Royal Library

fattet af udenforstående. De fire billedhuggere og fem arkitekter blev bedt om at levere udkast i gips i 1/5 naturlig størrelse.¹² Mindesmærket tænktes placeret ved lystbådehavnen på Lange-linie. Der var afsat 100.000 kr. til kunstværket, og komiteen ville honorere de indkomne forslag med hver 1.500 kr.

De præmierede udkast

Blandt de indleverede udkast blev Utzon-Franks belønnet med 1.000 kr., mens Johannes Kragh, Emanuel Monberg, Anton Rosen samt Edvard Thomsen i samarbejde med Utzon-Franck hver fik 500 kr.¹³ Billedhuggeren Svend Rathsack indleverede et udkast, der bestod af en sømand i færd med at kaste en redningskrans. (fig. 2). Det er et glimrende arbejde i sig selv. Figuren med det karakterfuldt formede hoved står solidt plantet på sin sokkel med vidt skrævende ben. I en stor bevægelse holder manden redningskransen bagud i strakte arme, inden han af fuld kraft i næste øjeblik vil slynge den over bord. Trods den enkle og utvetydige fortælling besad kompositionen næppe tyngde og kraft nok i udtrykket til at kunne gøre sig som mindesmærke i et mere monumentalt format, og udkastet blev da heller ikke præmieret. Dommerpanelet fandt

12 Billedhuggeren Johannes Kragh deltog i konkurrencen, skønt han tilsyneladende ikke var medlem af rådgiverpanelet.

13 På en liste i DDRF's arkiv er der ud for en række kunstnere angivet nogle beløb: "Monberg og Rosen (hver 2.000), Utzon Franck 2750, Thomsen 1750, Henning Hansen, Harboe, Rathsack og Brandstrup (hver 1500), Kragh 500." Disse tal stemmer ikke overens med de præmiebeløb, der officielt blev meldt ud.

Utzon-Franks forslag mest vellykket. Den høje sokkels arkitektoniske strenghed krones af en nereide, datter af Nereus, den græske guddom for det rolige og solbeskinnede hav. Nereidernes opgave var at følge havguden Poseidon og hjælpe sejlene i havsnød. Omkring den hastigt ilende kvindes fødder danser et par delfiner som symbol på havets bølger. Figuren, hvis helhedsvirkning er af en fin rytmisk linesskønhed, holder en krans i den ene hånd og en gren i den anden som symbol på erindringen eller hædersmindet om de mistede søfolk, der satte livet til i den civile handelsflådes tjeneste. Klædedragt og linieføring er typisk for tidens fremherskende dekorative stil kaldet *art déco*. Mindesmærket er udformet som et vartegn og sender en tydelig hilsen til Ivar Huitfeldts monument lidt længere ude på Langelinie. Johannes Kraghs udkast var nærmest udformet som et mausoleum. Det var ledsaget af en udførlig beskrivelse af figurerne og symbolikken: "Fædrelandet, havomskyllet, vindomsust –, maatte blive Midtpunktet. Hun maatte være omgivet af sine Sønner, til hvilke ogsaa de hørte, der her skulle mindes. Drengene saar og sejler, medens den tredje – den ældste – vagtsomt vil væрге hende (...). De fire Skibsstævne skulle være Syntesen paa de store Dampskibe, en Del af vor Stolthed, og som havde deltaget i de Begivenheder, som her mindedes. De to Grupper i Højens Hjørner (...) tager direkte Sigte paa de tragiske Begivenheder, som kostede flere Hundrede af vore Søfolk af alle Grader deres Liv (...) De store Overliggere, der dækker over Grupperne, skulle jævnt antyde Skæbnens Tyngde." Edvard Thomsens

og Utzon-Franks forslag er ligeledes et mausoleum, udformet som et højt udsigtstårn med gitterrækværk for oven. Over indgangen er der opsat en sarkofag med en hvilende mandfigur. Proportionerne er ikke helt gode. Helt enkelt er Emanuel Monbergs udkast af en obelisk på en lav sokkel. For neden er anbragt en stor muslingeskal, muligvis beregnet til en evig flamme. Også Anton Rosens arbejde har obelirken som udgangspunkt. En bred trappe fører mod en åbning i en lav ringmur. Eneste reference til det maritime element er et bølgeornament ved obeliskens fod.¹⁴

At arkitekten Emanuel Monberg og billedhuggeren Utzon-Frank deltog i konkurrencen om *Søfartsmonumentet* har en særlig pointe, idet de i årene umiddelbart forinden begge havde været involveret i opførelsen af Dansk Dampskibsrederiforenings domicil i Amaliegade 33. Monberg tegnede huset, som blev opført 1920-23 og indbragte ham Eckersbergmedaljen. Bygningen regnes for Monbergs betydeligste neoklassicistiske arbejde. Utzon-Frank udførte en række figurrelieffer og *tondi* til interiøret og alle møbler er specielt tegnet af ham til domicilet. Ejendommen, som blev fredet i 2000, kan således betragtes som et tidstypisk *gesamtkunstwerk*.

Johannes Kragh, der jo selv deltog i konkurrencen, fandt ikke, at forløbet havde været tilfredsstillende og konsekvent gennemført. Han mente, at to af de kunstnere, der bedst kunne have løst opgaven, sad i dommerpane-

14 De ovenfor beskrevne udkast er gengivet i *Architekten*, XXVI, 1924, 194-95.

let, hvilket naturligvis afholdt dem fra at deltage i konkurrencen. Samtidig rettede han en skarp kritik mod hele proceduren omkring konkurrencen: "Hovedfejlen var den, at man ikke *samtidig* udskrev en aaben *Konkurrence*, hvor man jo saa selv kunde deltage, og denne Fejl maa atter tilskrives de raadgivende Kunstneres svigtende Almenfølelse. Denne burde særlig kunne forudsættes hos den af Staten ansatte Professor i Sculptur, som direkte har med *Billedhuggernes kunstneriske Opdragelse* at gøre."¹⁵ Det er naturligvis Utzon-Frank, der hentydes til. "Vore to bedste navne fattedes", skriver Kragh, uden dog at ville løfte sløret for, hvem han mente, men Kai Nielsen var utvivlsomt den ene.¹⁶ Udvalget fandt, at "intet af Forslagene, trods ubestrideligt udmærkede Egenskaber for fleres Vedkommende, fuldt ud dækkede for Tanken, der laa til Grund for Mindesmærkets Rejsning."¹⁷

En ny konkurrence

I januar 1924 blev der derfor udskrevet en ny konkurrence med indleveringsfrist den 1. oktober samme år. Indbydelsen, som måske snarere kunne kaldes en tilladelse til alle kunstnere til at deltage i konkurrencen, kunne afhentes på rederiforeningens kontor. Der ønskedes navngivne modellerede udkast i gips i mindst 1/10 naturlig størrelse. Placerin-

gen skulle fortsat være ved lystbådehavnen på Langelinie, og der var stadig afsat et beløb på 100.000 kr. til monumentets realisering. Der var udsat præmier på 1.000 kr. og 500 kr. for de to bedste udkast efter det, der blev antaget til udførelse. Antagelsen i sig selv ville være at betragte som førstepræmien.¹⁸ Der var tale om en slags supplementskonkurrence, idet tidligere deltagere havde ret til enten at ændre deres forslag eller indlevere nye. Opgaven var denne gang mere bunden, idet man ønskede en tydeligere naturalistisk eller symbolsk fremstilling af "de Begivenheder, som har givet Anledning til at rejse Mindesmærket, f.eks. Sømandens Død i Havet, Krigsforlis eller lignende." Dette til trods var der blandt de 56 indkomne forslag forbavsende få, der mere end blot antydningvis beskæftigede sig med skibsforlis eller omkomne søfolk.¹⁹

Vinderne

Bedømmelseskomitéen var den samme som til den første konkurrence, dog nu uden Jens Lund. Vinder blev billedhuggeren Svend Rathsacks og arkitekten Ivar Bentsens fælles projekt. Kai Nielsen og Utzon-Frank fik hver 1.000 kr. i præmie, mens præmier på 500 kr. gik til forslag af hhv. arkitekten Helge Holm, billedhuggerne Olga og Siegfried Wagner, samt arkitekten Gunnar Biilmann Petersen i samarbejde med Utzon-Frank. Man havde

15 Johannes Kragh: Konkurrencen om Sømandsmindesmærket. Oktober 1923-April 1924, April-Juli 1924, August-Oktober 1924 i: *Skønvirke*, X, 1924, 148.

16 Samme, 147.

17 *Architekten*, XXVI, 1924, 193-94.

18 Forhandlingsprotokol for Dansk Dampskibsrederiforening fra 8. Novbr. 1923 til 10. Maj 1929, s. 70, pkt. 9.

19 I rederiforeningens arkiv findes flere lister med navne på de deltagende billedhuggere og arkitekter. Fem kunstnere havde indleveret to forslag, en enkelt tre.

således været mere rundhåndet med præmier end oprindelig lovet.

Rathsack og Bentsen ledsagede deres forslag med en beskrivelse, der her bringes i uddrag: "I Reliefferne fremstilles et Skibs Torpedering med Besætningens Rædsler og Forlis, og idet man af denne Fremstilling ledes omkring og op paa Plateauet afløses Reliefferne af en fritstaaende Figur, den vingede Genius *Mindet* som er anbragt paa en Sokkel med de krigsforliste Sømands Navne indhugget, hver Besætning for sig, adskilt af Skibenes Navne (...) Saaledes fremstiller Reliefferne Sømandens Forlis og Aarsagen dertil og Statuen, det som er tilbage: *Mindet* og Navnene. Plateauets Opbygning skal dels minde om en Skibsstævn og dels give en arkitektonisk Tilslutning til Havnebassinets. Plateauet og Reliefferne er tænkt i Faksekalksten (den haarde) (...) Rækværket omkring Plateauet er tænkt i Støbejern."²⁰ Det er i virkeligheden en meget præcis beskrivelse af, hvordan monumentet blev i sin endelige udformning. Rækværket blev dog aldrig opsat. Det er tankevækkende, at Johannes Kragh ved præsentationen af forslaget påpegede, at "Fodstykkets Relieffer bør dog sikkert *ikke* udføres i Kridtsten, et alt for skrøbeligt Materiale; en *let* Udførelse i en lys Granit vil sikkert vise sig som den rette." I øvrigt fremhævede skribenten monumentets "*Vægtighed* og alvorsfulde Kraft, som er al Monumentalitetens *største og første Værdi*."²¹ Han finder det "moderne" i sin ånd

20 Architekten, XXVI, 1924, 222. Rathsacks og Bentsens udkast og model er gengivet s. 223.

21 Johannes Kragh i: Skønvirke, X, 1924, 154.

og mener, at kunstneren har fundet en "sund Balance mellem Virkelighed og Abstraktion."²²

I fagtidsskriftet *Architekten* undrede man sig over, at monumentet var trukket så langt tilbage på pladsen, og at statuen stod midt på platformen."²³ Da monumentet kom op i stort format, viste det sig ikke at være noget problem. Men i mellemtiden var *Mindet* også blevet en mere statisk og tungt udformet figur, der i sin idé lå langt fra det galionsfiguragtige, som måske har foresvævet kritikeren. De store dynamiske udladninger er nu udelukkende henvist til relieffrisen.

Et godt alternativ – men for sent

Kai Nielsen indsendte et udkast med skibbrudne søfolk, der klamrer sig til en kærtrende redningsbåd. Det er et magtfuldt bud på opgavens løsning. Han havde rimeligvis også fået opgaven, hvis det ikke var almindelig kendt, at han var meget syg. Han døde da også den 2. november samme år, og ville under alle omstændigheder ikke have haft fysiske kræfter til at løfte opgaven.²⁴ Det var derfor sikkert pga. sygdommen, at hans arbejde kun fik 2. præmie. Det er en meget dynamisk figurgruppe, Kai Nielsen har fået antydet i et djærvt formsprog med en enestående sans for linierytmen Fra foden, hvor en omkommet sømand ligger udstrakt, strækker andre figurer sig opad eller klamrer sig til en kærtret båd i forsøget på at

22 Samme, 158.

23 Architekten, XXVI, 1924, 221.

24 Erik Zahle: Svend Rathsack II: 1920-1941, Kunstmuseets Aarsskrift, 1944-45, 13.

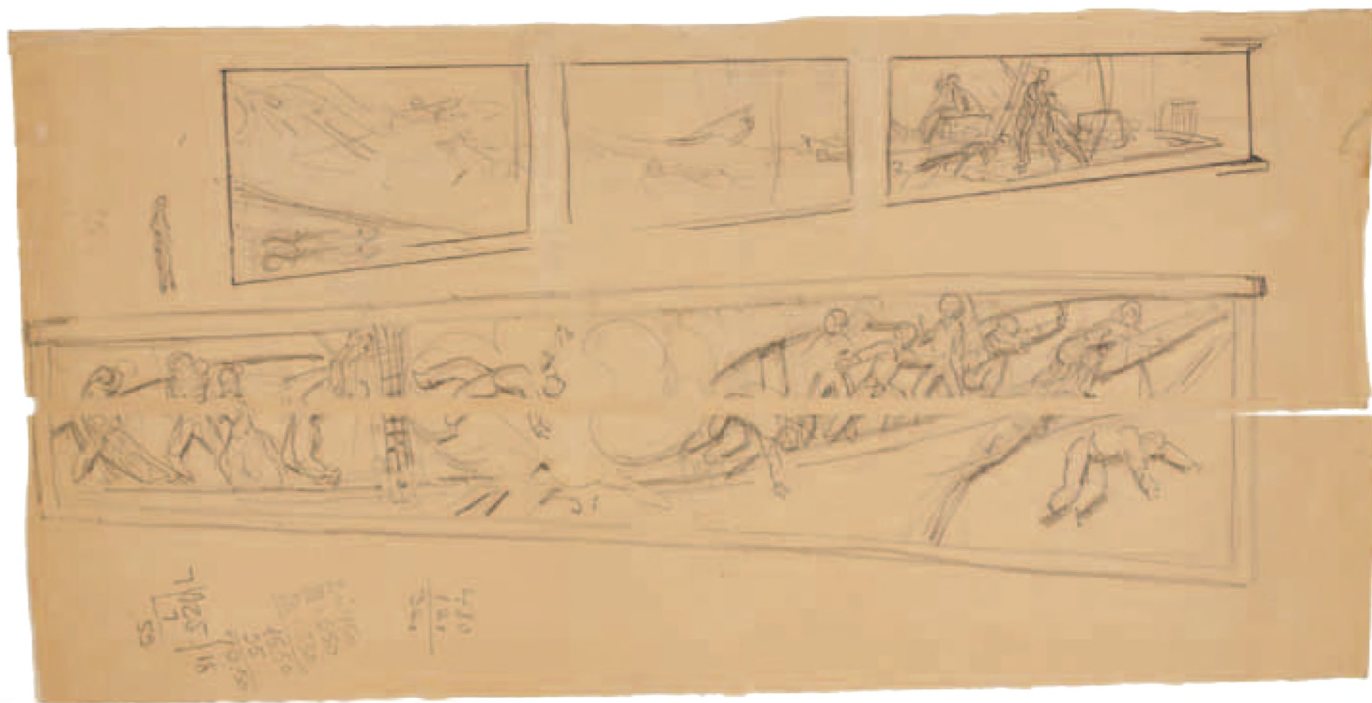


Fig. 3. Svend Rathsack: *Forskellige udkast til Søfartsmonumentet*. (1924). Blyant på papir. 218 x 435 mm. Statens Museum for Kunst, Den Kongelige Kobberstiksamling, Td. 794, 13, recto.

Fig. 3. Svend Rathsack: *Various draughts for the Shipping Monument*. (1924). Pencil on paper. 218 x 435 mm. Statens Museum for Kunst (The Danish National Gallery), Den Kongelige Kobberstiksamling (The Royal Collection of Graphic Art), Td. 794, 13, recto.

overleve. I Kai Niensens ledsagende beskrivelse af forslaget pointeres det, at den gipsmodel, han indsendte til konkurrencen, var meget skitsepræget, hvilket han også undskyldte: "Jeg har kun arbejdet 2 dage med min Skitze, saa maatte jeg gi' mig for en Sygdom, der kræver absolut Ro. Dette er jeg ked af, for jeg kunne have faaet megen mere Energi og Udtryk i mine Figurer end nu er Tilfældet. Naar jeg sender Skitzten ind for at lade den være med i Konkurrencen, er det fordi jeg alligevel synes,

den er saa langt fremme, at man kan se, hvad jeg mener med den. Den døde Skikkelse forneden og Sømanden, der prøver at ballancere [sic] Baadens pludselige Kæntring af, skulde efter min Mening give *Overfaldet* paa Folkene – der er gaaet i Baadene – og udelukke Tanken om almindelig Kæntring. Skibsdrengen, der klynger sig til den staaende Midterfigur, skal maale denne stor og monumental, og *hans* Udtryk, som skal være Monumentets samlede Udtryk, skal være Kraft, Mod og Dødsforagt.

Vandtønden, der er anbragt i Kompositionen, er her for at binde Ornamentet sammen.”²⁵ Kragh påpeger, at Kai Niensens udkast mangler det arkitektoniske element for at kunne opnå virkelig monumentalitet²⁶, men det kunne den sorte granitbase, som Kaare Klint skulle have tegnet, måske have rådet bod på. Kai Nielsen må senere have fået kræfter til at bearbejde modellen, for på Ny Carlsberg Glyptotek findes en bronzestøbt udgave, der er noget mere detaljeret i den plastiske udformning end den første, indsendte model.

De øvrige udkast

Utzon-Frank indsendte en model af en høj, tredelt sokkel kronet af et trebenet kar beregnet til en evig flamme. Soklens nederste led er dekoreret med noget, der måske kan tolkes som et stiliseret minefelt. Det mellemste led bærer inskription med navnene på de omkomne, og det øverste har på forsiden en reliefdekoration. Den viser to sømænd, der hager sig til en skibsstævn, mens delfiner springer under deres fødder. Kragh fandt forslaget for akademisk og dekorativt og uden den alvor, der måtte kræves af et monument for sømændenes død på havet.²⁷ En stor kubisk blok danner også base for Helge Holms forslag. Fra en stiliseret bølgerække for oven stikker stævnen af et synkende skib op. Masten er knækket,

25 Brev fra Kai Nielsen til bedømmelsesudvalget, 26.09.1924. Kopi af brevet i Ny Carlsberg Glyptotek. Kai Nielsen 100 år, udst.kat., Ny Carlsberg Glyptotek 1982, 71.

26 Johannes Kragh i: *Skønvirke*, X, 1924, 156.

27 Samme.

så der tydeligvis er tale om følgerne af en torpedering eller mineeksplosion. Olga og Siegfried Wagner indleverede et fælles projekt. Også dette har en meget bastant sokkel, hvor der på forsiden ses et stiliseret relief af en eksploderende mine. Figuren på toppen balancerer på en skibsræling med et redningsbælte i hånden. Kragh tolkede figuren som død eller døende, men det viser vel snarere en sømand, der søger at redde sig selv eller en anden ved at kaste redningsbæltet.²⁸ Biilmann Petersens og Utzon-Franks udkast er et regulært bygværk, en åben, triumfbuelignende pavillon eller “en hal med et hvælvet Loft” udsmykket i marmormosaik med fire valkyrier. Midt på gulvet står et anker på en høj sokkel, hvorpå er indhugget navnene på de krigsforliste.²⁹

Den politiske behandling

Magistratens 4. afdeling i Københavns Kommune modtog den 21. oktober 1924 en anmodning fra rederiforeningen om tilladelse til at rejse *Søfartsmonumentet* på Langelinie.³⁰ I magistratens udtalelser fremhæves vigtigheden af at kunne få optimal adgang til monumentet for at kunne aflæse og forstå mindesmærkets budskab og nyde dets æstetiske udtryk. Hos nogle af borgerrepræsentationens politikere

28 Johannes Kragh i: *Skønvirke*, X, 1924, 155.

29 De beskrevne udkast er gengivet i *Architekten*, XXVI, 1924, 222-27. Johannes Krags og Johannes Bjergs samt Jean Gauguins og Kaare Klints upræmierede forslag er gengivet i samme, hhv. s. 193, 225 og 228.

30 Brev fra Dansk Dampskibsrederiforening til Magistratens 4. afdeling, 21.10.1924. Genpart i Stadsarkitektens Direktorat, journalnr. A. 165/1924-31/10.

møder man imidlertid den stik modsatte holdning. Flere af politikerne udtrykte betænkelighed ved den valgte tematik og måske også ved det kunstneriske udtryk. Fra bestillernes side havde der som bekendt været lagt udtrykkelig vægt på, at kunstværket skulle give en fortællende fremstilling af nogle af de farefulde og dramatiske begivenheder, søfolkene var udsat for på søen under krigen. Ved borgerrepræsentationens forhandlinger den 18. december 1924 udtalte borgmester H.C.V. Møller bl.a.: "Det maa paalægges Billedhuggeren i hvert fald ikke at gøre dem [reliefferne] alt for rædselsvækkende, og de Stier, som gaar forbi, og fra hvilke Reliefferne kan iagttages, vil blive lagt i noget Afstand, saa at man ikke kommer i umiddelbar Berøring med dem." For at vurdere sagen blev der nedsat et syvmandsudvalg.³¹ Det nærmede sig det betænkelige, at borgerrepræsentanter i denne sag optrådte som kunstkyndige. Kun to af medlemmerne af det hurtigt arbejdende udvalg, nemlig arkitekten Henning Hansen og ingeniør Johannes Rump, kunne betragtes som kunstkyndige.³² Allerede den 29. januar 1925 forelå der en udvalgsbetænkning om mindesmærket. Konklusionen undgik at komme ind på det kunstneriske og var til gengæld ganske prosaisk: "Man

er enstemmigt kommet til det Resultat, at man anbefaler Forsamlingen med Tak at modtage Mindesmærket samt at vedligeholde det, naar det og dets Omgivelser er bragt i fuldstændig Stand. Man skal dog bemærke, at da Tegningen viser, at Publikum vil faa Adgang til Monumentets nederste Platform, maa der sørges for, at der herved ikke kan foraarsages Ulykkestilfælde."³³

Et følgebrev fra rederiforeningens direktør Maegaard til Magistratens 4. afdeling kaster lys over en interessant detalje. *Mindet* holdt i det oprindelige udkast en griffel i hånden. Maegaard havde dog truffet aftale med billedhuggeren om, at den blev ændret til en laurbærkrans.³⁴

Et justeret projekt

Svend Rathsack og Ivar Bentsen indleverede den 26. september 1924 to modeller. Den ene var et udkast af selve monumentet med reliefsider i gips og *Mindet* i plastelina.³⁵ Det er i denne model, hun holder en griffel i stedet for en krans. Griffen er temmelig sikkert inspireret af den traditionelle ikonografi for *Historien* eller i den nordiske mytologi nornen eller skæbnegudinden *Urd*, der nedfælder forgangne tiders

31 Københavns Borgerrepræsentanters Forhandlinger fra den 1. April 1924 til den 31. Marts 1925, 85. Aargang, Bind II, København 1925, 1773-75.

32 De øvrige udvalgsmedlemmer var O. Bouet, Anton Jensen, Valdemar Koppel, Aage A. Meisling og Peter Wraae. Rump, der var formand og ordfører, ejede en stor samling af fransk kunst, som senere blev testamenteret til Statens Museum for Kunst.

33 BR's Forhandlinger, 1925, 1901-02.

34 Brev fra Dansk Dampskibsrederiforening til Magistratens 4. Afdeling, 21.11.1924, Københavns Stadsarkiv, Magistratens 4. afdeling, journalnr. 841/1924. På Rathsacks mindeudstilling i Den Frie i 1942 var som kat.nr. 64 udstillet et "Forarbejde til Victoria holdende en griffel i h. hånd, i 1/15 størrelse."

35 Rimeligvis identisk med *Første skitse til englen*. Plastelina. H. 23,5 cm. (1924-25), der blev vist på Rathsacks mindeudstilling i Den Frie, 7-22.02.1942, kat.nr. 65.

heltegerninger med en griffel på en tavle. Den anden var en model i målestokken 1:2.500 af området ved Langelinies Lystbådehavn.³⁶

Den 21. oktober 1924 fremsendtes til magistraten et ændret udkast, hvor monumentet i langt højere grad var blevet integreret i det omgivende terræn. I sit justerede projekt havde Bentsen i virkeligheden ladet sig inspirere af sin svoger Kaare Klints konkurrenceforslag, som netop på forbilledlig vis havde fået Jean Gauguins monument indplaceret i omgivelserne. Opgaven var blevet flyttet fra tegnebordet ud i virkeligheden, som Erik Zahle så rammen sig.³⁷

Svend Rathsacks overslag til monumentets udførelse fra februar 1925 indeholder to alternative forslag, nemlig et 11 m og et 10 m langt relief på de to forreste sider, til priser på hhv. 109.700 kr. og 94.000 kr. Det førstnævnte blev valgt, og udgiftsposterne ville her fordele sig således: 52.000 kr. for stensætning og sten, 5.700 kr. for fundament, 27.000 kr. for selve relieffets hugning, 7.000 kr. for hugningen af bogstaverne, 17.000 kr. for bronzestøbningen og 1.000 kr. for indlægning af vand m.m. Den sidste post er ikke umiddelbart forståelig, men muligvis menes der afvanding af plateauet. Kunstnerhonorarerne blev fastsat således, at Rathsack skulle modtage et månedligt honorar på indtil 1.400 kr. i 36 måneder, mens Bentsen skulle have et årligt honorar på 2.000

kr. i tre år. For billedhuggeren et altså ganske klækkeligt samlet beløb på godt 50.000 kr.³⁸ Billedhuggeren forpligtede sig til at udføre alle modeller til både relieffer og bronzefigur og overvåge stenhuggerarbejdet i alle detaljer, mens arkitektens rolle var at udføre arbejdstegninger, akkordere med håndværkerne, forhandle med de kommunale myndigheder og føre tilsyn med funderings- og bygningsarbejdet. Overslaget er underskrevet af både Rathsack og Bentsen, og heri meddeles også de kunstneriske overvejelser, der har ført til en ændring af det oprindelige projekt: "Projektet adskiller sig fra Konkurrenceprojektet ved at hele Monumentet nu ikke staar paa en skraa Plan (Plaine), men at Skraaplanen som vist i nærværende Oversigtsplan, gøres smalere og stejlere skærende Monumentets to bageste Flader, medens de forreste Sider træder ned paa den plane Flade; man opnaar derved en stærkere og mere afbalanceret Opbygning, ligesom de to forreste Relieffer vinder ved at faa en rektangulær Form i Stedet for den glidende Underkant." Bronzefiguren skulle også gøres større end oprindeligt angivet i udkastet "for at faa den til at spænde stærkere over Plateauet [sic]." Plateauet ønskedes tilgængeliggjort, da meningen med den store flade ellers "forfuskes".³⁹ Ved at gøre græsskråningerne

36 Modellerne er gengivet i *Architecten*, XXVI, 1924, 223. Modellerne, der tidligere tilhørte Dansk Dampskibsrederiforening, er sandsynligvis gået tabt.

37 Zahle, 1944-45, 16.

38 En stor del af Rathsacks honorar indgik i byggeriet af hans egen villa med atelier på Matilde Fibigers Vej 3 på Frederiksberg. Villaen, der er tegnet af arkitekten Thorkild Henningsen, blev opført i begyndelsen af 1930'erne, og Rathsack boede der til sin død.

39 Svend Rathsacks og Ivar Bentsens tilbud til Dansk Dampskibsrederiforening, 04.02.1925.



Fig. 4. Svend Rathsack: *Forskellige udkast til Søfartsmonumentet.* (1924). Blyant på papir. 218 x 435 mm. Statens Museum for Kunst, Den Kongelige Kobberstiksamling, Td. 794, 13, verso.

Foto: Statens Museum for Kunst

Fig. 4. Svend Rathsack: *Various draughts for the Shipping Monument.* (1924). Pencil on paper. 218 x 435 mm. Statens Museum for Kunst (The Danish National Gallery), Den Kongelige Kobberstiksamling (The Royal Collection of Graphic Art), Td. 794, 13, verso.

Photo: Statens Museum for Kunst

bagtil smallere og stejlere ville de to hovedrelieffer med forlis- og redningsscenerne endvidere blive fremhævet på bekostning af de to skråt afskårne felter bagtil.

Arbejdet med at hugge monumentet kom til at vare ca. tre år, ikke to som stipuleret i kontrakten. Som så ofte i projekter af den størrelse skred såvel tidsplan som økonomi. Det var man kommet under vejr med allerede på rederiforeningens månedsmøde den 16. december 1926. Monumentet forventedes nu først færdiggjort den 1. oktober 1927, og man regnede ikke med, at det ville kunne fuldføres

for det kalkulerede beløb på 125.000 kr.⁴⁰ Der skulle gå yderligere syv måneder, inden monumentet kunne indvies, og det blev formentlig også en del dyrere. Der forefindes forskellige overslag og regninger i foreningens arkiv, men materialet er utilstrækkeligt til at give en idé om, hvad den samlede pris for hele monumentet løb op i. En håndskreven liste dateret den 14. april 1928 opgiver dog de samlede udgifter til 216.075,68 kr. Heri er indregnet kunstner-

40 Forhandlingsprotokol 1923-29, 233, pkt. 3.

honorarer, præmier og endvidere honorar for kantaten, som opførtes ved indvielsen.

Forarbejder

De første ideer til Rathsacks bearbejdede udgave af et Søfartsmonument, dvs. det forslag, han indsendte til den 2. konkurrence, kan man få en fornemmelse af på et blad med flere forskellige skitser i Kobberstiksamlingen (fig. 3). På den ene side har han antydnet en frise inddelt i tre relieffelter. Figurfrisen viser sømænd, der klamrer sig til vragstumper efter et forlis, til højre ses nogle figurer på en tømmerflåde med et nødtørftigt sejl, en tønde m.m. Et andet udkast viser en relieffrise, der rejser sig som en skibsstævn. Her ligger kimen til de figurscener, vi ser i de endelige relieffer: en såret mand, der støttes af en kammerat; en mand, der holder et barn i favnen, mens en kvinde er ved at segne; en mand, der rammes bagfra af splinter fra en eksplosion og rækker armene i vejret, idet han kastes bagover; en mand, der slynges højt i vejret, svævende vandret i luften og sprællende med arme og ben; en mand, der kastes over bord af eksplosionstrykket, mens andre flygter; en mand, der kravler op på stævnen, hvor der allerede i forvejen sidder én; en mand, der springer eller falder ud fra stævnen. På papirets bagside er der udkast til et mindesmærke udformet som en kubisk blok (fig. 4). På et relieffelt kastes en mand op i luften som følge af en eksplosion, omgivet af splinter og vragstumper. For oven er antydnet en inskription: "TIL MINDE OM DE (...)". Der er udkast til en række figurer i forskellige situationer. Endvidere er der mindre skitser af

en lille båd med forliste, der løftes op af en vældig, stiliseret og svungen bølge, set både fra siden og forfra.

I portrummet til et baghus i Sankt Hans Gade 24 på Nørrebro hænger der to relieffelter i gips (fig. 5-6).⁴¹ Friserne viser handlingen, som i det færdige monument udspilles på de to sider, der skyder sig ud mod vandet og mødes i den skibsstævn lignende spids. At de to relieffer virkelig er dele af den model, som Rathsack og stenhuggerne arbejdede efter, da de skulle udføre monumentet i fuld størrelse, ses af et foto af Svend Rathsack siddende oven på den monterede model af frisen ved siden af *Mindet*, der er anbragt på en rombeformet trækasse (fig. 7). Figurens placering på plateauet har allerede fundet den endelige placering og retning i forhold til frisen. Både frise og figur er modelleret i ler. Det bemærkes, at *Mindet* i modsætning til de første skitser og det endelige arbejde holder kransen i sin højre hånd. Et hjørne af et mindre gipsforarbejde, der har dannet forlæg for den større frise i ler, skimtes på væggen yderst til venstre.

I det oprindelige projekt var der skitseret et jernrækværk omkring platformen, men dommerpanelet mente, at et sådant ville gå ud over den monumentale virkning. Kunstnerne mente også, at det var bedre at fjerne det. I stedet foresloges det at hæve dækstenen over soklens reliefflader, så den kom til at virke

41 Konserveringstekniker Marie Vest-Hansen takkes for at have henledt opmærksomheden på disse relieffer. Ejendommens administrator, som også ejer reliefferne, er opmærksom på relieffernes kulturhistoriske værdi.



Fig. 5. Svend Rathsack: *Skitsemodel af det sydøstlige relief.* (1925). Gips. Sankt Hans Gade, København.
Foto: Kristian Brasen.

Fig. 5. Svend Rathsack: *Sketched model of the south-east relief.* (1925). Plaster of Paris. Sankt Hans Gade, Copenhagen.
Photo: Kristian Brasen.



Fig. 6. Svend Rathsack: *Skitsemodel af det nordøstlige relief.* (1925). Gips. Sankt Hans Gade, København.
Foto: Kristian Brasen.

Fig. 6. Svend Rathsack: *Sketched model of the north-east relief.* (1925). Plaster of Paris. Sankt Hans Gade, Copenhagen.
Foto: Kristian Brasen.

“som en Varsko, paa samme Maade som ved et Bolværk”⁴²

Arbejdsprocessen

Relieffet blev som nævnt udført efter skitsemodellen, hvoraf de to felter er dem, der i dag er i Sankt Hans Gade. Den almindelige fremgangsmåde er, at der fremstilles en gipsmodel i 1:1, hvorfra stenhuggeren ved hjælp af et såkaldt punkterapparat mekanisk overfører formen til det ønskede materiale. Det simple apparat består af et T-formet stativ, hvorpå er monteret en nål, der kan drejes i tre led. Apparatet anbringes på originalen og et mål afsættes. Med en nål afsættes prikker på det materiale, skulpturen skal hugges i. Disse angiver placeringen ikke blot i fladen, men også i dybden. Alle prikker eller målepunkter danner tilsammen den form, der skal overføres, så der bliver tale om en nøjagtig kopi af originalen. Rathsack valgte i stedet at genskabe reliefferne i fuld størrelse efter sin skitse. Det endelige værk er hugget i det, man kalder *taille directe*. De store kvadre i faksekalk blev muret op og hugget på stedet, så der hele tiden var mulighed for ændringer og justeringer undervejs.⁴³ De enkelte figurer blev først hugget vinkelret ind i dybden efter en overfladetegning, hvorefter formerne fik den ønskede plastiske

42 Brev fra Ivar Bentsen til Magistratens 4. afdeling, 18.05.1925. Genpart i Stadsarkitektens Direktorat, journalnr. A. 59/1925-30/5+3. Stadsarkitekten tiltrådte forslaget om at sløjfe rækværket til fordel for en hævet kant omkring monumentets dæk. Brev fra Stadsarkitekten til Magistratens 4. afdeling, 06.06.1925, journalnr. A. 59/1925.

43 Zahle 1944-45, 14, 19.



Fig. 7. Svend Rathsack oven på lermodel i reduceret størrelse af det sydøstlige relief og englen.

Danmarks Kunstbibliotek, kasse 325, 113.

Fig. 7. Svend Rathsack on top of a reduced scale clay model of the south-east relief and the angel.

Danmarks Kunstbibliotek (The Danish National Art Library), box 325, no. 113.

runding. Det blokagtige i formen forblev dog et særkende i den endelige udformning. Svend Rathsack hævdede selv, at såvel gipsfrisen i mindre format som den færdige frise blev udført helt uden anvendelse af menneskelige modeller, idet han følte, at det hæmmede ham i den frie formudfoldelse.⁴⁴

Det var for stor og uoverskuelig en opgave for billedhuggeren alene at hugge hele frisen, så han ansatte fire stenhuggere. Rathsacks rolle har rimeligvis først og fremmest været at tegne fortællingen op på blokkene og efter den mere håndværksmæssige grovhugning at give an-

44 Samme, 19-20.



Fig. 8. Svend Rathsack siddende på trappen ved det sydvestlige relief. (Ca. 1925-26).

Danmarks Kunstbibliotek, kasse 325,127.

Fig. 8. Svend Rathsack sitting on the stairs by the south-west relief. (Around 1925-26).

Danmarks Kunstbibliotek (The Danish National Art Library), box 325, no. 127.



Fig. 9. Dele af det sydvestlige og det sydøstlige relief under arbejde. (Ca. 1925-26).

Danmarks Kunstbibliotek, kasse 325,138c.

Fig. 9. Parts of the south-west and the south-east relief with work in progress. (Around 1925-26).

Danmarks Kunstbibliotek (The Danish National Art Library), box 325, no. 138c.

visninger på den ønskede *finish*. I denne sidste fase tog han formentlig også selv hammer og mejsel i hånden. Formerne blev bearbejdet individuelt, men i det færdige arbejde fornemmes stadig det blokagtige og firskårne i figurmotivene. Det har været vigtigt for kunstneren at se motiverne med friske øjne, når de skulle op i fuld størrelse, frem for slavisk at kopiere en fuldt gennemarbejdet model. Det var en usædvanlig og ualmindelig dristig fremgangsmåde, der ikke tillod større fejlgreb i hverken komposition eller proportionering. Af fotos fra arbejdspladsen på Langelinie kan man uddrage, at formerne først blev groft udhugget efter den indtegnede kontur vinkelret ind til den plane flade. På et af fotografierne ses Svend Rathsack i arbejdstøj siddende ved relieffet af Mars i en meget grov behugning, hvor netop kun figurens omrids er markeret (fig. 8). På et andet ses forskellige stadier i huggeprocessen, fra den groft behuggede rorgænger på den sydvestlige side af frisen til flere omtrent færdighuggede partier på det sydøstlige relief (fig. 9). Netop denne sidste del af frisen undergik de største ændringer fra skitse til færdigt arbejde. I skitsens venstre side løber en skibsdreng og en matros agterud; en anden bærer på en såret og står et øjeblik tøvende med skrævende ben og ansigtet vendt mod eksplosionen. I den endelige udgave er skibsdrengen og den sårede bortelimineret, men af fotografiet ser man, at det først skete langt henne i processen, altså under hugningen på stedet. Midtskibs er røgskyerne efter minesprængningen ligeledes forsvundet for bedre at kunne vise den splintrede del af skibet. På et foto af mesteren og hans stenhug-



Fig. 10. Svend Rathsack arbejder sammen med tre stenhuggere på det sydøstlige relief. (Ca. 1925-26).

Danmarks Kunstbibliotek, kasse 325, 132.

Fig. 10. Svend Rathsack together with three stonemasons working on the south-east relief. (Around 1925-26).

Danmarks Kunstbibliotek (The Danish National Art Library), box 325, no. 132.

gere under arbejdet på det sydøstlige relief ses netop Rathsack i færd med at behugge eller måske fjerne røgskyen (fig. 10). I bjergnings-scenen på det nordøstlige relief er det forliste skibs galionsfigur forsvundet i forhold til skitsen, men i øvrigt er kompositionen bibeholdt.

Den beskrevne *alla prima*-arbejdsform kræver en uhyre fornemmelse for helhedens ryt-

miske linjeføring og en usvigelig sikker formsans, og man må sige, at Rathsack og hans folk til fulde viste sig opgaven voksen. Relieffet står som et hovedværk i mellemkrigsårenes danske billedhuggerkunst. Rathsack havde tidligere arbejdet med relieffet som kunstnerisk udtryksform, men aldrig i så stort et format og med så episk et *schwung*.



Fig. 11. Svend Rathsack: Originalmodel af englen i gips. Danmarks Kunstbibliotek, kasse 325, 120

Fig. 11. Svend Rathsack: original model of the angel in plaster of Paris.

Danmarks Kunstbibliotek (The Danish National Art Library), box 325, no. 120.

I modsætning til kalkstensfrisen blev *Min-det* modelleret op i ler i fuld størrelse. Over lermodellen udførtes en afstøbning i gips, først i negativ, siden i positiv form. Løvkransen blev udført separat og siden fastgjort til figurens venstre hånd. Kunstnerens hustru Lone (Mag-

dalene) Rathsack har i et foto taget opstilling ved siden af originalmodellen i gips, hvorved man får en idé om figurens kolossale dimensioner (fig. 11).

Rederiforeningen havde forventet, at monumentet kunne færdiggøres til indvielse en gang i løbet af efteråret 1927, men tidsplanen var da allerede skredet. Man forventede nu monumentet færdiggjort til afsløring i november.⁴⁵ I sidste ende måtte indvielsen dog ud-sættes til foråret 1928.⁴⁶

Rathsacks hustru bevidner i et brev, hvor optaget kunstneren var af opgaven, med en elegant turneret sætning: “Men den Svend jeg har, giver jo Liv og Livet til sine Sømænd i disse Aar og jeg forstaar det baade naar jeg tænker mig om og naar jeg ser hvad der sker ved hans Haand daglig.”⁴⁷ Da arbejdet med frisen var fuldført, tog Rathsack og hans hustru Lone på et velfortjent ophold i Italien og Grækenland for et rejsestipendium, som kunstneren havde fået tildelt af Det Anckerske Legat. Rathsack skrev i et brev fra Rom til direktør Maegaard, at han påtænkte at være “hjemme f Eks d. 7de April – stille Figuren op og hvad der ellers er at gøre, hvis I vil have Indvielsen omkring 1ste Mai. Har Du bestemt noget desangaaende? men tal med Ivar Bentsen før Du bestemmer bestemt.”⁴⁸ Som det fremgår, kunne selv Roms herligheder ikke få kunstneren til helt at slippe

45 13. oktober 1927. Forhandlingsprotokol 1923-29, 266, pkt. 5.

46 1. december 1927. Forhandlingsprotokol 1923-34, 269, pkt. 4.

47 Brev fra Lone Rathsack til Aage Madelung, Det Kongelige Bibliotek, NKS 2418, 2°.

48 Brev fra Svend Rathsack til direktør Maegaard, 12.02.1928.

tankerne omkring sit store monument, skønt han havde tillid til, at Bentsen havde hånd i hanke med detaljerne. Han afbrød sit udenlandsophold for at være til stede ved monumentets indvielse og vendte derpå tilbage til Italien. Rathsack skrev til Bentsen fra Firenze den 25. maj: "Jeg skriver dette (...) for at bede dig sende mig et Par Ord om hvordan det gaar med at faa Bronzebeklædningen i Orden, forhaabentligt er det klaret nu og ser nogenlunde ud, godt bliver det desværre aldrig. Har der været Røster om Rækværk eller glider det (...); jeg ser af en Avis at der er Forslag om at sætte Bombebøssen op. Det synes jeg er godt, lad det bare blive befolket naar det kun er indenfor Rammen; skal der røres ved Lokumshætterne?"⁴⁹ Det er ikke helt klart, hvad alle spørgsmålene går ud på. "Bronzebeklædningen" er muligvis en hentydning til *Mindets* patinering, som han åbenbart ikke har været tilfreds med. Ønsket om et rækværk til afskærmning af monumentets platform blev jo, som vi har set, ikke realiseret. "Bombebøssen" er vel det samme som en minebøsse, der dog så vidt vides aldrig blev opstillet. "Lokumshætterne" må være de udluftningskanaler, der stikker op af terrænet foran monumentet fra lystbådehavnens klubhus nedenunder. Dem havde kunstneren åbenbart svært ved at forlige sig med.⁵⁰

49 Brev fra Svend Rathsack til Ivar Bentsen, 25.05.1928. Danmarks Kunstbibliotek, Samlingen af Arkitekturtegninger, København, 2041 XIII: breve til Ivar Bentsen (forretningsarkiv).

50 Disse er for nogle få år siden blevet dækket af nogle enkle siddeplinte i træ.

Form og indhold

Bygningskonstruktionen

Kvaderblokkene, som kalkstensfrisen er hugget i, er sat i fem skifter. De to forreste relieffer er 3 meter i højden, mens de to bageste pga. affasningen kun har den fulde højde ved de forreste hjørner. Hver side er godt 11 meter i længden. Overgangen til terrænet formidles af en sokkel udformet som stiliserede bølgelinier, mens figurerne på NV-frisen hviler på to reposer i forskellig højde. Dækket er beklædt med rombeformede kalkstensfliser i harlekinmønster, hver med målene 70 × 70 cm. Soklen med inskriptionerne er 180 cm høj, mens hver af siderne er 290 cm lange. Selve statuen er ca. 4 meter høj. Allerede fra begyndelsen må der have været tydelige forskelle i materialets farve og struktur fra blok til blok, forstærket gennem årene af sol, fugt, forurening og andre ydre påvirkninger.

Reliefferne

Kunstneren har opfattet begrebet frise helt rigtigt, nemlig som et fortællende forløb, der samtidig udgør en sluttet, velkomponeret enhed. Reliefferne rummer ud over de dramatisk fortællende elementer også en mere symbolsk-allegorisk side. To af reliefsiderne viser et skibsforslis. På frisen, der vender mod SØ, ses et skib, der er blevet offer for en torpedering eller mineeksplosion midtskibs. Søfolkene flygter, nogle kaster sig over bord. I næste sekvens på frisen mod NØ bjerges de forliste søfolk fra det synkende fartøj over i en redningsbåd. På frisen mod SV læner krigsguden Mars med vinget hjelm og fødder sig op ad nogle store

projektiler og peger med sit sværd mod en ørn, som angriber en måge, et sindbillede på krigsherrernes overgreb på den mindre og svagere nation. Feltet afsluttes til højre af en sømand ved roret på det skib, der udfylder hele relief-feltet om hjørnet. Som modstykke dertil ligger handels- og søfartsguden Merkur på frisen mod NV. Han er lænet op ad nogle vareballe og kendes på sin vingede hjelm og slangestaven, hvormed han peger mod tre duer. Allegorien kan udlægges i retning af, at handelslivet trives bedst i fredens tid. Desuden er der en fremstilling af en faderløs familie. En moder har et barn på skødet, og en større pige rækker et mindre barn en bold. Den på hug siddende, sammenbøjede unge kvinde sørger over den, hun har mistet på havet. En lille dreng sætter sit modelskib i vandet som et sindbillede på den savnede fars metier.

Der er fra kunstnerens side arbejdet i bevidste og meget overbevisende bevægelsesforløb, der understøtter scenernes dramatik og dynamik. Mest markant er det i forlisscenen, hvor seks figurer i forsøg på at overleve bevæger sig frem mod højre i to rytmiske forløb i en hhv. faldende og stigende kadence. Den faldende bevægelse tager afsæt i manden, der slynges voldsomt i vejret midtskibs, og fortsættes af de to, der springer over bord. Den stigende bevægelse foregår derimod op ad skibets stævn. I midten opstår der endvidere ved eksplosionen en cirkelbevægelse af de to søfolk, der slynges rundt af eksplosionstrykket. Til venstre for eksplosionen går bevægelsen i den anden retning, idet den fremadløbende mand med de oprakte arme rent kompositionelt udfylder

opgaven at skabe symmetri som pendant til manden yderst på masten til højre. To af figurerne er et øjeblik standset op for at vende sig mod eksplosionen midtskibs og bryder derved den vifteformede bevægelse i begge retninger. Formmæssigt indgår den højre sømand dog i forløbet ad gestikkens vej, idet hans bagudrettede arm forplanter sig som et ekko mod højre.

På bjergningsscenen mod NØ er bevægelsen lige modsat. Alle linier peger indad mod midten i redningsaktionens centrale scene, hvor en af de forliste i stævnen får en hjælpende hånd til at blive hjulpet over i redningsbåden. Som i den foregående frise skabes der et brud på den retningsbestemte rytmik ved, at en enkelt figur vender sig i modsat retning. Variationen er betinget af, at manden er ved at sætte sejlet, og indgår derfor naturligt i den dramatiske fortælling.

Kunstneren har såvel i helheden som i detaljen bestræbt sig på at forene naturiagttagelsen med et yderst raffineret og dekorativt, stiliseret udtryk. Kun undtagelsesvis går kroppene visuelt ind over hinanden, så deres dynamik og gestik kan blive fuldt udfoldet i fortællingens tjeneste. Figurerne er stort set udhugget i samme plan uden forsøg på perspektiviske effekter. Næsten alle hoveder ses i streng profil, og en gentagen gestus er den fladt udstrakte hånd for brystet eller ud i luften. De enkelte figurer forstås umiddelbart gennem deres holdning og gestik. Rorgængerens, der afslutter SV-frisen på og samtidig er begyndelsen på fortællingen på SØ-frisen står som et klart aftegnet, graciøst ornament i en fjedrende, nærmest dansende bevægelse, idet han styrer rorpinden med en

minimal kraftanstrengelse. Figuren er blevet tegn. Inden for dette tegn finder detaljen sin plads i et forenklet, næsten stenografisk sprog: selens kors over ryggen, buksefolderne omkring det bøjede knæ, bukse- og skjorteopslag, krave, alt er gengivet i antydende former. Isoleret set kan formudtrykket næsten opfattes som ren abstraktion, f.eks. træsplinterne, der efter eksplosionen er knækket efter nøjagtigt samme takkede mønster og slynges op i regelmæssig spredning. Brudfladerne i det revnede skib passer slet ikke til hinanden. To figurer slår under redningsaktionen hælene hårdt mod hinanden, så fodtøjet helt unnaturalistisk vokser sammen som siamesiske tvillinger. Hos en liggende og en stående figur dukker der et særpræget geometrisk mønster af trekanter frem af de indbyrdes stillingsmotiver. Eksemplerne her er kun en brøkdelen af de detaljer, der samler sig til et storslået komponeret friseforløb. Gennem de enkelte elementers perfekte samspil har kunstneren opnået en alvorlig, streng stil i overensstemmelse med det fortællende indhold.

De steder, hvor skitsen afviger fra det færdige arbejde, er der tale om en forenkling af figurkompositionen. Også stilistisk er der sket forenkling af formerne fra skitsen til den endelige udgave. Der er i skitsen lagt mere vægt på menneskefigurens plastiske udformning, ligesom der er en større detaljeringsgrad i redegørelsen af skibenes former. Klædedragterne er beskrevet med mange naturalistiske detaljer, f.eks. er der gjort meget ud af foldeskik i skjorter og benklæder. Meget af dette er som nævnt skåret væk eller blot antydning i det

endelige værk, hvor den store, enkle form har fået første prioritet. Det skal dog siges, at der allerede i skitsen arbejdes med et vist formmæssigt abstraktionsniveau, f.eks. i de stærkt stiliserede bølger og sejl. Ingen af delene kan vist stå prøven for den maritimt kyndiges blik, men til gengæld indgår disse elementer med deres rytmiske liniespil helt bevidst i kunstværkets anatomi. De buede linier indrammer det dramatiske hændelsesforløb og holder så at sige det myldrende mønster af bevægelige figurer i skak inden for helhedskompositionen.

Statuen

Bronzestatuen af *Mindet* vender mod øst og skuer ud over vandet, mens hun frembærer en krans af laurbær- og egeblade. Egekransen var i antikkens tid borgerens hæderskrans, *corona civica*. Den gaves i Rom til den, der havde frelst en borger i krig. Digterens traditionelle hæderskrans var laurbærkransen, mens en kombineret krans af egeløv og laurbærblade var forbeholdt den, der havde ofret sit liv på fædrelandets alter. Denne symbolik kendes fra flere danske sømindesmærker, som f.eks. Mindehøjen på Holmens Kirkegård for de faldne efter Slaget på Reden og Mindestøtten på Odens Kirkegård rejst til minde om de omkomne efter en træfning mellem en dansk fregat og to engelske linieskibe den 22. marts 1818. Endvidere ses den på Dragongraven i Fredericia.⁵¹

⁵¹ Inge Adriansen: Erindringssteder i Danmark. Monumenter, mindesmærker og mødesteder, København 2010, 70, 75, 82.

Vingerne får næppe figuren til at svæve, men giver den snarere ekstra tyngde og fylde. Hovedet er skønt modelleret med sirligt opbundet, fyldig hårpragt, og klædedragtens klassiske, græske snit falder i naturlige foldekast. Stoffet smyger sig om det fremskudte venstre ben og slår en fold ved foden, mens vindens tag i gevandtet får det til at løfte sig lidt bagtil. Brysterne hvælver sig rundt under overdelen på hendes *peplos* og får dens nederste kant ved livet til at bølge fint. Leo Swane har en meget rammende bemærkning af det indtryk, man får, når man nærmer sig den store vingede figur: "Englen er tung, det kan vel ikke nægtes, hun er som det brede Agerlands Gudinde, der er kommet ud til Strandkanten, en Ceres med dansk Muldjords Tyngde, men ikke uden Højhed."⁵²

Inskriptionerne

På figurens fundament står i kapitæler en inskription, der begynder på den sydvestlige side og læses fortløbende en side ad gangen, hvorefter den fortsætter på den næste side højre om soklen. De 101 sunkne skibes navne er i stor skrift og navnene på de 648 omkomne sømænd i en noget mindre skrift, som et sidste telegram i sten. Forud havde der i rederiforeningen været rejst en diskussion om, hvordan navnene på de omkomne skulle anføres. Konklusionen blev, at man ville ordne navnene på de forliste skibsvis og efter rang, i kronologisk

orden efter den kendte eller formodede havaridato.⁵³

Det blev pålagt de enkelte rederier at indsende navnelister over de forliste skibe og de omkomne sømænd til rederiforeningen. Af de 101 skibe, der gik ned, var der 37 fartøjer, der meldtes forsvundet. 28 skibe blev offer for torpedoangreb fra en tysk u-båd, mens 11 blev minesprængt. Når inskriptionen mere vagt angiver syv fartøjer som sænket og 18 som krigsforlist, er det fordi der under søforklaringerne har været tvivl om, hvorvidt der var tale om en torpedering eller en minesprængning.⁵⁴

Under indsamlingen af oplysninger om navnene på det forliste skibe og søfolk fremkom nogle interessante aspekter. På et bestyrelsesmøde i rederiforeningen den 6. oktober 1924 blev der fremlagt et brev fra grosserer Einar Holm med meddelelse om, at han ikke ønskede navnet på sit torpederede motorskib *Samsø* anført på det planlagte søfartsmonument. Det blev vedtaget at svare grosserer Holm, at man ikke kunne imødekomme hans ønske, "da Samfundet maatte have rimeligt Krav paa at alle krigsforliste Søfolk blev erindret ved Min-

52 Leo Swane: Billedhuggeren Svend Rathsack i: Danmark, 2. Aarg., Nr. 14, 1942, 431-32.

53 Møde i rederiforeningen 05.11.1925. Forhandlingsprotokol 1923-29, 193, pkt. 8.

54 Fordelt på krigsårene var der i begge årene 1914 og 1915 fem forlis. I 1916 var tallet nået op på 18, og i 1917 kulminerede antallet af forlis med 49. 17 skibe forliste i 1918, mens der efter krigens ophør meldtes om syv minesprængte eller forsvundne skibe. Af de 648 sømænd, der omkom på havet som følge af krigsulykker, var 531 danskere, 39 svenskere, 28 nordmænd, 11 finner, syv islændinge og 32 tilhørende andre nationer. Der var tale om 63 skibsførere, 70 styrmænd, 61 maskinmestre, 25 hovmestre, 42 kokke, 261 dæksfolk, 96 fyrbødere og 18 dæksdrengene.

desmærkets Rejsning.”⁵⁵ Skibsreder J. Lauritzen ønskede ikke, at damperen NERMA skulle anføres med Esbjerg som hjemsted, da “en saadan Angivelse i al Almindelighed [vil] give Indtryk af, at denne Damper tilhørte mig paa det Tidspunkt, da den blev torpederet, hvori- mod Forholdet var dette. At Damperen blev solgt til Firmaet Marius Nielsen & Søn allerede Aaret forinden.” Skibsrederen angiver følgende grund til sin anmodning: “Jeg lægger ikke Skjul paa, at jeg betragter det som en Æres- sag, at mit Rederi i Forhold til Antallet af de mistede Skibe har haft langt det mindste Tab af Menneskeliv.” A.P. Møller kunne til gengæld notere sig, at ingen af hans rederis folk omkom som følge af krigen. I *Statistisk Oversigt over de i Aaret 1914 [og følgende år] for de danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne Søulykker* (København 1915 [og frem til 1920]) finder man søforklaringer på de fleste af de forliste skibe, og her er der lidt flere oplysninger at hente end i inskriptionens telegramstil. Lader vi blikket glide hen over navnene på de omkomne, dukker der et og andet eksotisk navn op midt imellem alle Jensen’er, Sørensen’er og Peter- sen’er. En kinesisk Li Pen Sing, en italiensk A. Esposito eller en finsk R. Pukaro. De enkeltes historie forbliver i glemselen for de fleste af os, men man må formode, at mindet om dem stadig lever i de efterladtes slægter. Denne side af erindringskulturen omkring monumentet lever dog et skjult liv i forhold til offentligheden.

55 Bestyrelsesprotokol, Dansk Dampskibsrederiforening fra 31. Aug. 1823 til 29. Juni 1934, 27-28.

Ivar Bentsen lagde et stort arbejde i at give denne del af monumentet et tilfredsstillende æstetisk udtryk, som samtidig tydeliggjorde budskabet. Hvert eneste bogstav er gennem- tegnet i mindre format på fire ark, der har fun- geret som korrektur, inden hele skriftbilledet blev sat op i 1:1. Tallene har fået en elegan- tere typografi i den endelige udformning. På et par prøveblade i fuld størrelse er Bentsen tilsyneladende nået frem til det endelige ud- tryk. I Københavns Stadsarkiv findes de en- delige, rentegnede skriftforlæg, der har dan- net grundlag for stenhuggerens arbejde.⁵⁶ På det sydvestlige felt med fremstillingen af Mars læser man til højre for trappen inskriptionen “DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING/ REJSTE DETTE MINDESMÆRKE 1928” i samme typografi men i en helt ny bogstav- højde. Årstallet er tydeligvis blevet ændret fra 1927 til 1928. Deri gemmer sig historien om tidsplanen, der skred.

Mens reliefferne fremstiller krigen's sym- bol, forliset, redningsaktionen og det fredelige hjemmeliv, repræsenterer bronzestatuen mind- det om de omkomne søfolk. Der er næppe no- gen tvivl om, at det var dette vellykkede greb, hvor det fortællende stof forenes med det sym- bolske, der i sidste ende gav Rathsack opga- ven. Forenklet og forædlet virkelighed, kalder Erik Zahle det.⁵⁷ Kunstværket er i sin helhed og i ordets bedste og oprindelige betydning monumentalt. Det latinske ord *monere*, som

56 12 rentegninger, VI Z Mindesmærker, Kort- og Tegningsamlingen, journalnr. 91/1982, 1928.

57 Zahle 1944-45, 18.



Fig. 12. Skib. Relieffelt fra templet i Borobudur, opført 778-842.

Foto: Michael E. Johnston, Flickr.

Fig. 12. Ship. Relief panel from the temple in Borobudur (built 778 – 842 AD).

Photo: Michael E. Johnston, Flickr.

betegnelsen er afledt af, betyder at minde om, at advare. Kunstværket minder om de omkomne og advarer mod krigens gru.

Stilistiske og kunstneriske forudsætninger

Svend Rathsack besøgte på en rejse til Java i 1921 verdens største buddhisttempel, den berømte *stupa* i Borobudur (778-842). Det er smykket med i alt 1460 relieffelter med scener fra Buddhas liv og lære. De er hugget i opmurede, sammenhængende kvadre i en vulkansk

tufsten kaldet andusit. Det trappeformede, pyramidale anlæg har fem afsatser med en sammenhængende, fortællende billedfrise hele vejen rundt. *Søfartsmonumentets* frise kan ligesom idéen med en platform omkring statuen af *Mindet* og soklen med inskriptionstavlerne være inspireret af Borobudur-templets konstruktion og udsmykning.

Inden Rathsack var gået i gang med monumentet, svarede han i et interview i *Hver 8. Dag* i 1923 på spørgsmålet, om han under op-

holdet på Java var blevet optaget af den indiske kunst: "Indisk Kunst arbejder med en uendelig Række Gentagelser, mange Kilometer Skulpturer hugget paa nøjagtig samme Maade, med samme Mimik, samme Haandstilling. Saadan f. Eks. Statuerne paa det berømte Tempel i Borubudor [sic]. Man maa ganske anderledes være vokset sammen med Jordbunden, end en enkel Rejse kan gøre en, for helt at forstaa en saadan Ensformighed – Skulpturer anbragt i én uendelig ensartet Gentagelse som Vinduer i et Hus!" (fig. 12). Ikke desto mindre er det netop en sådan gennemspilning af et tema med variationer, der er et af de bærende karakteristika i kompositionen af *Søfartsmonumentets* fortællende frise, skønt ikke i kilometervis. Der findes i Kobberstiksamlingen fem skitsebogsblade med tegninger efter relieffer i Borubudur-templet.⁵⁸ De er holdt i en let streg, men fastholder originalernes livlige figurstil og antyder endvidere stenens kvaderinddeling. Selv om der er tale om en helt anden figurstil, har Rathsack taget ideen med de tætte og rytmisk livfulde grupperinger med i arbejdet med reliefferne til *Søfartsmonumentet*.

Leo Swane sammenlignede *Søfartsmonumentets* frise med Jørgen Sonnes malede frise fra 1846-48 på Thorvaldsens Museums ydervægge.⁵⁹ Der kan dog kun være tale om en overfladisk lighed. Alene de forskellige medier gør en afgørende forskel, og det maritime motiv, der er fælles for de to friser, er ikke tilstræk-

⁵⁸ Statens Museum for Kunst, Den Kongelige Kobberstiksamling, Td. 793, lille, 24-28.

⁵⁹ Leo Swane, in: Danmark 1942.



Fig. 13. *Nike fra Samothrake*. Ca. 190 f. Kr. 245 cm. Parisk marmor. Musée du Louvre, Paris.

Foto: The Communist's Daughter, Flickr.

Fig. 13. *Nike from Samothrake*. Around 190 BC. 245 cm. Parian marble. Musée du Louvre, Paris.

Photo: The Communist's Daughter, Flickr.

keligt til at underbygge påstanden. Tværtimod er der i massescenerne hos Sonne et virvar af menneskefigurer, der overlapper hinanden. Ingen steder står den enkelte figur med den tegnets prægnans og den dramatiske nerve, som er så kendetegnende for frisen på Langelinie.

Der kan argumenteres for en helt tredje påvirkning, der ikke tidligere har været påvist.

Inspirationen er af mere generel art, men alligevel: profilhoveder på frontalt vendte kroppe i skridtgang og en udtalt gestik med hænderne er typiske træk fra den ægyptiske oldtids relieffer.

Mindet er inspireret af den berømte *Nike fra Samothrake* (fig. 13). Nike er i den antikke græske mytologi forbundet med krigsførelse, men står også for freden. Rathsack har her omtolket figuren til at symbolisere erindringen eller mindet, der giver kransen til de forliste ofre. Den triumferende, vingede gudinde er blevet en sørgende kvinde, der dvæler på de dødes symbolske grav. I oldtiden blev en sådan *kenotaf*, en tom grav, netop rejst, hvor den døde ikke var begravet. Det var en skingrav i stedet for den, det ikke var muligt at rejse over den afdødes jordiske rester, en slags æresgravsted.

I de klassiske, græske templers gavlfelter udfyldte man gerne det snævre rum i de yderste spidse vinkler med figurer. Det var som regel en hvilende, såret eller falden figur, alt efter det fortællende budskab, der på den måde kom til at give også dette trange rum plastisk liv. Inspireret heraf udnyttede Rathsack en sådan lignende plads i de to af *Søfartsmonumentets* friser, der pga. terrænets skråning spidser til netop som halve, omvendte frontoner. Her har han anbragt to liggende figurer i form af Mars og Neptun.

På hjemlig grund kan der med hensyn til det store format henvises til Kai Niensens arbejder til Studentergaarden på Tagensvej som umiddelbar inspirationskilde.⁶⁰ De er anbragt

i gården for hver sin ende af en pergola. Kai Nielsen kaldte dem selv statuerelieffer, fordi figurerne næsten smelter sammen til én relieffgruppe, så fladevirkningen betones på bekostning af rundskulpturens plastiske udtryk. De viser i en blanding af nordisk mytologi og gammeltestamentlig skabelsesberetning *Jordens tilblivelse* og *Menneskets skabelse*.⁶¹ Men hvor Kai Niensens formsprog er svulstigt barokt og med en tyngde som Michelangelos figurer er Rathsacks stil formel, stram og med hang til geometrisk stiliserede former. Men ligesom Kai Nielsen besidder Rathsack en ud-søgt fornemmelse for billedrytmen og et overlegent greb om kompositionens helhed.

Indvielsen

Monumentet blev afsløret den 9. maj 1928 på Helgolandsdagen. Denne dag, hvor Slaget ved Helgoland fandt sted i 1864, blev endnu i mellemkrigsårene markeret og har givetvis stadig haft en plads i danskernes bevidsthed. I det pågældende slag klarede den danske flåde under Edouard Suenson sig godt, men teknisk set var der ikke nogen egentlig vinder, hverken østrigerne, preusserne eller englænderne, der også deltog i slaget.

Tusinder mødte frem til indvielsen, ca. 2.000-3.000 på selve området og lige så mange uden for afmærkningen. Ved indgangen til det afmærkede område var der rejst flagstænger med de nordiske landes flag. Det var et lune-

60 Zahle, 1944-45, 16.

61 Jens Fr. Nørbæk: Den figurale udsmykning af Studentergaarden, i: Gaardbroderen. Studentergaarden 1923-73, København 1973, 48-51.



Fig. 14. Kongeparret på vej ned fra monumentet. Til højre Direktør A.O. Andersen, i baggrunden t.v. Svend Rathsack, t.h. kronprins Frederik (IX).

Statens Erhvervshistoriske Arkiv, Århus.

Fig. 14. The Royal Couple on their way down from the monument. On the right is Mr. A.O. Andersen, a director, in the background is Svend Rathsack to the left and Crown Prince Frederik (IX) to the right.

National Business History Archives, Aarhus.

fuldt forårsvejr, hvor en sky i ny og næ gik for solen, og vinden gik fra frisk brise til blikstille. Man hørteammerslag fra B & W og så flagene vaje fra havnens skibe. To af DFDS' dampere samt havnevæsenets isbryder var ankeret op på Reden ud for Lystbådehavnen. Styrmand fra DFDS fungerede som ordensmarskaller. I yderhavnen lå en eskadrille flyvebåde i kølvandslinie. Amerikabåden brølede på et tidspunkt sit farvel fra Frihavnen. I *Berlingske Tidendes* reportage fra indvielsen lyder åbningsfanfaren

således: "Højt opstablede, dragende Skyer med Skift af Sol og Skygge over Havnen med vaje Flag – over Langelinie og Kastelsvolden med Træer i Løvspring. Og over det lysende Monument, der som en Skibsstævn skyder sig frem over Lystbaadehavnen, kronet af Geniens Gallionsfigur."⁶²

Til stede ved afsløringen var foruden kongeparret en række andre medlemmer af kongehuset: kronprins Frederik (9.), prins Valdemar (søn af Christian 9.), prins Gustav og prinsesse Thyra (kongens søskende), prins Axel (søn af prins Valdemar) og dennes hustru, svenske prinsesse Margaretha, der var præsident for Sømandsforeningen af 1856 (fig. 14).

De officielle deltagere var alle den siddende regerings ministre, dog med undtagelse af statsminister Thomas Madsen-Mygdal, kirkeminister Fritz Charles Bruun-Rasmussen og undervisningsminister Jens Byskov. Endvidere deltog fhv. statsminister Christian Th. Zahle, fhv. statsminister Thorvald Stauning og frue samt de nordiske landes gesandter, ministre Emil Huitfeldt fra Norge, Joachim friherre Beck-Friis fra Sverige⁶³, Emil Nestor Setälä fra

62 *Berlingske Tidende*, 09.05.1928.

63 I et brev 01.05.1928 til A.O. Andersen takker Beck-Friis personligt for indbydelsen til Søfartsmonumentets indvielse: "För närvarande befinner jag mig på tjänstledighet i Sverige (p.t. Norra Lindved, Börringe), men det skall bliva mig kärt att nämnda dag infinna mig i Köbenhavn för att närvara vid denna högtidlighet och å min nations vägnar betyga Sveriges djupt kända tacksamhet för den heder som Dansk Dampskibsrederiforening så kärleksfullt visar också minnet af de svenske bröderna i olyckan."

Finland og Svein Björnsson fra Island.⁶⁴ Til stede var desuden en række repræsentanter for etaterne, forsvaret, diplomatiet samt ikke mindst rederiverdenen og erhvervslivet, herunder enkelte fra udlandet.

De vigtigste indbudte på denne dag var dog de pårørende til de omkomne på havet. Ritzaus Bureau havde forudgående udsendt en meddelelse om, at man til indvielsen ønskede, "at saamange som muligt af de Forulykkedes Efterladte kommer til Stede ved denne Lejlighed." Adgangskort kunne rekvireres på forhånd i rederiforeningen eller i en af de søfarendes organisationer. Også enkeltpersoner henvendte sig direkte til rederiforeningen. Fisker Lauritz Nielsen, der mistede sin søn, kok Jens Nielsen ved LARS KRUSES forlis, bad således om fire adgangskort. I brevet afsendt fra Rørvig den 1. maj udtrykte han sin "dybfølte Tak for det smukke Mindesmærke som De her rejser for vor forulykket [sic] Kære". Enke Marie Christensen skrev fra Marstal, ligeledes den 1. maj: "I Anledning af deres ærede Meddelse [sic] af Indvidelsen [sic] af det Mindesmærke for forudlykkede [sic] Søfolk under Verdenskrigen. Og da at jeg havde den Store Sorg at mistede [sic] min Mand Skibsfører Hans C Christensen og Søn og eneste Barn Matros Hans M Christensen under Krigen 1917. Da beder jeg Dem Venligst at tilsende mig et Adgangskort til Højtideligheden den 9 Mai da jeg kunde tenke mig at Overvære den Stund." Gartner H.V. Nielsen

64 Brev fra Björnsson til A.O. Andersen 28.04.1828: "Det skal være mig en Glæde at repræsentere min Nation ved denne Lejlighed, hvor 7 af mine Landsmænd samtidigt mindes paa saa smuk en Maade."

fra Hellerup skriver den 30. april: "Undertegnede som er Søn, af Styrmand Martin Severin Nielsen af Troense, der omkom ved torpedering af 3mst. Skonnert GÆA af Svendborg, der blev torpederet i Nordsøen den 27 August 1914. Anmoder herved høfligt om at faa tilsendt 4 Stk. Adgangskort til Højtideligheden paa Langelinie Onsdag den 9 Maj." M. Isaksen fra Sletten var mindre beskeden: "Da vi igennem Aviserne har Erfaret at Mindesmærke skal afsløres den 9 Mai da vi er de efterladtes fra Fiskerbaaden SYLVIA af Sletten som sprang i Luften i Køgebugt 1918 beder vi dem sende os 12 Biletter til nærmeste Slægtninge."

Den officielle del af højtideligheden begyndte kl. 10.45 og blev indledt af Studenter-sangforeningen, der sang det vers af kongesangen, der mest rammende talte om de mænd, der her skulle hylde.⁶⁵ Koret bestående af 100 sangere fortsatte derefter med at opføre *Kantate ved Indvielsen af Mindesmærket for de i danske Handelsskibe under Verdenskrigen krigsforliste Søfolk*, komponeret og dirigeret af kongelig kapelmester Johan Hye-Knudsen og med tekst af digteren Hans Hartvig Seedorff Pedersen, "et nynnende, brusende Hav af Musik, som fik hver en Linje til at synge". Koret "sang disse Toner skønt ud over Langelinje, saa hver Barne pige maatte standse sin Barnevogn og stille lytte, betaget af – hun vidste ikke hvad."⁶⁶ Kantaten sluttede som en vekselsang mellem kgl. operasanger, tenoren Poul Wiedemann og koret. Teksten gengives her i sin helhed:

65 Begyndelseslinien er "Du Danskes Vej til Ros og Magt".

66 Berlingske Tidende, 09.05.1928.

“Havet har døbt os. Vi laa ved dets
Bryst.
Vi følte det stige og dale.
Og hvor vi end spejded – mod Vest
eller Øst –
stod der Flager af Skum mod vor lyse
Kyst
og vakte vor Havdrøm af Dvale.
Vort Sprog har vi formet ved Bølgernes
Røst
til Storm og til hviskende Tale.

Havet har kaldt os. I Duften af Hø
laa Danmark, lyst som en Stjerne.
Men Tangen drev grøn om hver du-
vende Ø.

Og højt i det Graa, over væltende Sø,
stod Havørn, Maage og Terne.
Havet har lært os at drømme og dø,
og lært os at tro paa det Fjærne.

Mægtige Hav, naar du aabner din Favn
saa giv os det tabte tilbage.
Hin Maage, der faldt for den hærgende
Ravn,
skal løfte sig skinnede over vort Savn
og kredse over vor Klage.
Bær da, Bølger, den Maages Navn
som Drapa til kommende Dage.

Det kom fra Syd,
men slog fra Vest,
det onde Vejr, den haarde Blæst.
Og det blev aldrig Dag. Om Stævn og
Mærs og surret Rat
laa Verdens naadeløse Nat.
Lyn skar i Skyers Lag.

En Boble steg
af Havets Skød.
Og Bølgen stejled, vild og rød.
det blødte fra dens Kam.
Saa blev et Nu det tyst og smult.
Men var end Fjendens Aasyn skjult:
Han saae. Og han fik Ram!”

Thi gennem Tang
skød Dybets Haj
– torpedoblank – sin dulgte Vej
til Vesterhavets Vrag.
Og hvor de bidske Tænder rev,
der laa et saaret Skib og drev,
der flød det danske Flag.

Men ledet af
det røde Skær
og ensom mod det havgraa Vejr
der hugg en Baad sig frem.
Og Søen skummed i dens Spor:
thi det var Terje Vigns Bror,
der roed for sit Hjem.

Haardt var det Hav, I befoer:
Nordsøens Bølger.
Løftede Taagen sin Flig,
skimted I aldrig
Glimt af den ærlige Krig.
Kun en Skumstribes Spor.

Sejrenes lokkende Krands
vinked jer ikke.
Heller ej Hæderens Digt,
smykket af Toner.
Dagen var Haardhed og Pligt –
graa, uden Glans.

Aldrig bar Planker og Dæk
tavsere Helte.
Aldrig var Handling og Daad
ordknap som Eders.
Tavs var den sejrende Baad –
tavs gik den væk.

Eet er at kæmpe paa Trods,
baaret af Lykke.
Eet er at sejle og dø –
kun for sit eget.
Jer tog den graadige Sø,
mens I kæmped for os.

Kræved I aldrig som Løn
Tak eller Hyldest:
Bølgerne gaar deres gang,
slynger mod Kysten
Mindets heroiske Sang
evig og skøn.

End smykker vel din vaade Grav
den Krands af Tang, som Havet gav.
I Søens svale, grønne Krypt
der bleges dine Ben.
Men den, som blind for eget Gavn
i Bølgen risted Danmarks Navn,
hans eget lever, stærkt og dybt.
I Tanke som i Sten.”

Der er et interessant lille intermezzo mht. kantatetekstens udformning. Forfatteren Seedorff havde formentlig modtaget nogle forslag til ændringer af digtets ordlyd omkring linjerne “Det kom fra Syd,/men slog fra Vest,/det onde Vejr, den haarde Blæst.” Efter en diskussion af nogle rent formmæssige detaljer understregede digteren, at hans tekst ikke ville vinde ved at blive glatslebet og gjort affabel. Han fortsatte i sit udaterede brev til direktør Maegaard: “Jeg skal ikke blande mig op i en storpolitisk Diskussion om hvem, der havde Skylden for Krigen. Men at den ulyksalige U-Baadskrig (til hvilken Linjen alene sigter) ikke kom andet Steds fra end “fra Syd” derom kan blandt andre *de* vidne, for hvem vi nu rejser Bauta.” Seedorff fremførte afslutningsvis: “Bliver der noget at indvende mod Texten, er jeg den, der faar Lussingerne. Og jeg er fuldt parat til at tage imod dem. Ved at henvise Sagen til Udenrigsministeriet har Rhederne faaet Ryggen fri. Og skulde der blive noget Postyr i Anledning af Linjen “Det kom fra Syd”, da kan jeg ikke forlange – og ønske – en bedre Behandling end at Rhederne siger: vi søgte at faa Digteren til

at ændre denne Linje, men han var ikke til at have med at gøre.”⁶⁷

Indvielsestalen blev holdt af formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør i DFDS, A.O. Andersen.⁶⁸ Straks efter holdt kongen en kort tale og nedlagde derefter en laurbærkrans med bånd i Dannebrogts farver ved monumentets sokkel i samme øjeblik, som æressalvens 21 kanonskud lød fra Batteriet Sixtus. Det var et rent tilfælde, som ikke havde med højtideligheden at gøre, men som var en markering af Helgolandsdagen. Tre vandflyvere med store pontoner steg op fra luftmarine-stationen på Christianshavn og cirklede over monumentet. Maskinerne stoppede motorerne et øjeblik under overflyvningen af monumentet og cirklede videre.

Studentersangforeningen sang tre vers af *Vift stolt paa Kodans Bølge*, inden overpræsident Johan Keller Bülow på Københavns Kommunes vegne modtog og takkede for monumentet. Studentersangforeningen sang nationalsangen, som forsamlingen påhørte stående, og efter at direktør Andersen havde udbragt et nifoldigt leve for kongeparret, sang man første vers af kongesangen. Kongen hilste på ministrene, og kongefamilien hilste på flere af de forliste søfolks pårørende, bl.a. sørgeklædte enker, efterladte børn og et krumbøjet, ældre ægtepar (fig. 15). Herefter besteg kongen monumentet for at nedlægge en personlig krans fra kongeparret ved *Mindets* sokkel og sam-

67 Forfatter og komponist modtog hver et honorar på 1.000 kr. for kantaten.

68 A.O. Andersen var formand for DDRF 1925-34.



Fig. 15. Kongeparret hilser på nogle af de forlistes søfolks efterladte og pårørende. Yderst til venstre i baggrunden ses kronprins Frederik og direktør A.O. Andersen. Læg mærke til pressefotograferne på taget i baggrunden.

Statens Erhvervshistoriske Arkiv, Århus.

15. The Royal Couple greeting some of the bereaved relatives of the deceased sailors. On the far left in the background is Crown Prince Frederik (IX) and Mr. A.O. Andersen. Notice the press photographers on the roof in the background.

National Business History Archives, Aarhus.

men med dronningen og kronprinsen at tage mindesmærket i nærmere øjesyn.

Modtagelsen

Allerede på indvielsesdagen skrev H. Boesgaard om monumentet i *Berlingske Tidende*. Det anføres – ikke uden poetisk patos – bl.a., at “det er en god og rigtig Tanke, at det danske Skibsfartserhverv og ledende Mænd har villet hylde de faldne Søfolks Daad og mane Efterslægten til at huske den og hylde dem ved at rejse et

stort, vidt synligt Mindesmærke her ved Porten fra Hovedstadens Havn ud til Havet, hvor Skibenes Træk gaar til alle den vide Verdens Egne. Ad Dampskibsrogens Brobuer kan de døde danske Søfareres Manes ride "hver eneste Nat", og naar Solopgangen forgylder Englens Bronzevinger, vil Monumentet vidne for fremmede Nationers Søfolk om de danske Føreres, Styrmands, Maskinfolks, Matrosers og Fyrbøderes Pligttroskab og Mandsmod." Han knytter endvidere monumentet an til de øvrige maritime mindesmærker: det for Slaget på Reden, der da stod på Kastelsvolden, og Huitfeldt-søjlen, der stadig står på Langelinies grønne plæne: "Over Langelinie, over Indløbet til Hovedstadens Havn og til vor Flaades Leje suser da tunge og stolte Minders Vingeslag, Minderne om bedrifter, blodige og bitre, ærefulde og navnkundige alle, Navne jævngode alle, om Orlogsmænd og Koffardimænd."⁶⁹

Nationaltidendes reporter skrev om de søforhør, han i årene forinden fra tid til anden havde overværet i Sø- og Handelsretten, hvor alle lidelserne ved et forlis blev oprullet for tilhøreren: "Det var bogstavelig sandt, hvad det gamle Ord siger, at der kun er en Planke mellem Døden og Sømanden. Døden bag hver skumklædt Bølgetop. Hvert Øjeblik kunde blive det sidste, eller det kunde blive Indledningen til navnløse og langvarige Lidelser, til Nætter og Dage, som de Skibbrudne tilbragte i aaben Baad eller kun med et Redningsbælte eller en Vragstump at klamre sig til."⁷⁰

69 Berlingske Tidende, 09.05.1928.

70 Nationaltidende, 09.05.1928.

Knud Pontoppidan skrev den 10. maj 1928 i *Politiken*, at monumentet var af god virkning, anbringelsen i terrænet fortrinlig, den arkitektoniske opbygning rolig og holdningsfuld, tanken smukt og følsomt udtrykt. Kvinden, som i en engelsk skikkelse sænker sin krans mod stenen med de dødes navne, er "Mindets trofaste Bevarer. Livet over de Dødes Grave." Fodstykket sammenlignes med et gravkammer, og Pontoppidan finder relieffrisen vellykket i sin simple og klare overskuelighed. Dog finder han bronzefiguren usikker i proportioner og sammenhæng, stillingen ikke klart forståelig og formbehandlingen mærkeligt svag, f.eks. i foldekastet i kjolens højre side. Figuren savner en stram og stærk rytme i linie og form, men ejer dog en egen mild skønhed, en ukunstlet veltalenhed, der virker stærkt.

Under mærket "Captain" skrev en læser i *Politiken* den 11. maj som svar på den kritik, der var blevet fremført om den forskel, der var mellem navnene på monumentets sokkel og de officielle lister, der talte 718 navne på omkomne danske søfolk mod monumentets 531 (117 var ikke danske). Monumentet var kun rejst for søfolk, der sejlede med danske skibe, uanset deres nationalitet. De navne, der savnedes, var først og fremmest på danske søfolk, der havde sejlet for Norge og Sverige, og disse mindedes på de respektive landes søfartsmonumenter: "Det norske Monument er allerede en Kendsgerning, og med danske Navne, mens Sverige endnu savner sit." "Captain" besvarede dagen efter i samme organ en kritik, der var fremkommet om brugen af S/V på indskrifttavlen over de forliste skibe. Det er

en forkortelse af den engelske betegnelse for sejlskib, *Sailing Vessel*. Adskillige navigatører havde udtrykt deres forundring og ville have foretrukket en mere specifik dansk betegnelse, såsom skonnert, tremasters skonnert, bark osv. Anvendelsen begrundes ved det pladsbesparende ved at bruge den engelske betegnelse, i øvrigt på lige fod med S/S (dampskib) og M/S (motorskib), som havde vundet hævd i dansk sprogbrug.

Forfaldet

Allerede i 1954 blev man i Stadsarkitektens Direktorat opmærksom på, at monumentets nedre del i faksekalksten ikke var modstandsdygtig over for vejrligets påvirkninger. Siden da har der med jævne mellemrum været udført nye fugninger og mindre reparationer, som dog også med tiden er forvitrede. Flere af dækkets fliser blev i 1954 udskiftet med italiensk travertin. I 1979 blev der fra Stadsingeniørens side slået alarm. Man frygtede, at bronzestatuens var i fare for nedstyrtning i tilfælde af storm. Statuen blev nedtaget og restaureret, og der blev støbt et nyt betonfundament. Dele af bronzefiguren blev nystøbt, svejset på, ciseret og patineret, og en af soklens kalkstenplader blev nyhugget. I august 1989 blev der udarbejdet en tilstandsrapport for hele monumentet med henblik på en gennemgribende istandsættelse eller nyhugning. I 1992 foreslog Stadsarkitektens Direktorat, at monumentet skulle nyhugges i et andet materiale end kalksten. Der blev forestået sandsten eller granit, eller alternativt en støbning i kunststenen glyptonit. Ingen af disse materialer har dog

karakter, struktur eller farve, der bare tilnærmelsesvis minder om originalen.

Danmarks Rederiforening rettede to gange i løbet af 1999 henvendelse til kommunens Bygge- og Teknikforvaltning med anmodning om, at kommunen opfyldte tilsagnet om at forestå vedligeholdelsen af monumentet.⁷¹ I Plandirektoratets svar til rederiforeningen den 14. september 1999 blev der redegjort for forfaldet. Problemet var opfugtning af plintens vægge og dæk, opstået ved en kombination af nedbør, forårsaget af plintens dårlige afløbsforhold, og grundfugt. På grund af kalkstens store porøsitet og det danske klimas mange nulpunktpassager udsattes kalkstenen hyppigt for frostsprængninger. Reliefferne var så medtagne, at de burde nyhugges i kalksten eller sandsten. Udgifterne til et sådant indgreb vurderes til ca. 7-8 mil. kr.⁷² I første omgang blev reliefferne dog kun midlertidigt repareret med en hård cementmørtel. Disse reparationer kaldte Danmarks Rederiforening tre år senere med nogen ret for "rent kosmetiske tiltag", og tonen skærpedes nu. Foreningen foreholdt kommunen dens vedligeholdelsespligt over for monumentet, og fandt det beskæmmende, at forfaldet var så tydeligt stillet til skue ved et af de mest besøgte turistmål i København.⁷³

71 Breve fra Danmarks Rederiforening til overborgmesteren 27.04.1999 og til Bygge- og Teknikforvaltningen 08.09.1999, journalnr. 411/072-0001-99.

72 Brev fra Plandirektoratet til Danmarks Rederiforening, 14.09.1999, journalnr. 411/072-0001-99.

73 Brev fra Danmarks Rederiforening til Bygge- og Teknikforvaltningen, 01.07.2002, journalnr. 411/072-0001-99.



Fig. 16. Svend Rathsack og Ivar Bentsen: *Søfartsmonumentet efter renoveringen*. 2011. Toskansk travertin og bronze.

Foto: Jens Peter Munk.

Fig. 16. Svend Rathsack and Ivar Bentsen: *The Shipping Monument after renovation*. 2011. Tuscan travertine and bronze.

Photo: Jens Peter Munk.

Genskabelsen

Den 7. november 2001 behandlede på København Kommunes Bygge- og Teknikudvalgs møde et forslag om at bevillige 1 mio. kr. til afformning og eventuel nyhugning i sandsten af *Søfartsmonumentets* mest medtagne partier, hvilket blev vedtaget. Afformning af reliefferne skete i løbet af somrene 2002 og 2003. I årene 2007-08 lykkedes det at fremskaffe midler fra fire private fonde i støtte til nyhugning af kalkstensdelene. Det var fonde med maritim tilknytning, nemlig Den A.P. Møllerske Støt-

tefond, JL-Fondet, Torm Fonden og ØK's Almennyttige Fond, der tilsammen bidrog med 4,75 mio. kr. ud af de godt 6,5 mio. kr., der var brug for. Flemming B. Nielsen Stenhuggeri A/S fik entreprisen og valgte som materiale en italiensk travertin, som pga. sin ringe vandabsorberingsevne har en betydelig længere levetid end faksekalkstenen i det danske klima. "Mindets" løvkrans, som gennem årene var blevet reduceret til et par blade, blev rekonstrueret. Monumentet kunne genindvies i efteråret 2011 (fig. 16).

LITTERATUR

- Abildgaard, Hanne in: Dansk skulptur i 125 år, red. Jens Erik Sørensen, København 1996, 136-37
- Architekten, XXVI, København 1924, 193-94
- Bramsen, Henrik in: Dansk Kunsthistorie, 5, København 1975, 122-23
- Dansk Søfartstidende, Ekstra Nummer i Anledning af Indvielsen af Mindesmærket over de under Verdenskrigen i danske Handelsskibe omkomne Søfolk, 9.5.1928
- Maegaard, Eilert, Vestberg, Jens: Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934, København 1934, 192-98, 293ff
- Medlemsblad for Den Alm. Danske Skibsførerforening, 19. Aargang, Nr. 5, Maj 1928, 137-48 Munk, Jens Peter: Bronze & granit. Monumenter i Københavns Kommune, København 2005, 11, 19, 109-14
- Munk, Jens Peter: Hafnia Metropolis - en stad vid vattnet. Identitet och självförståelse speglade av monument, in: Minnesmärken. Att tolka det förlutna och besvärja framtiden, Stockholm 2007, 250, 254
- Petersen, Anne Højer: Skulptur i København – 40 udvalgte værker, København 1996, nr. 17
- Rasmussen, Peter Bak, Munk, Jens Peter: Skulpturer i København, København 1999, 146-47
- Skønvirke, X, 1924, 145-59
- Swane, Leo: Svend Rathsack, Vor Tids Kunst 17, København 1934, 14-16, 38, 40-41
- Wassard, Erik, in: København før og nu – og aldrig. En billedkavalkade om København inden for voldene og søerne, red. Bo Bramsen, Bind 10: Nørrevold, Østervold og Kastellet, København 1990, pp. 520-21, 523
- Zahle, Erik: Svend Rathsack II: 1920-1941, in: Kunstmuseets Aarsskrift, 1944-45, 5, 12-26, 61-62
- Zinglensen, Bent: Københavnske monumenter og mindesmærker, København 1974, 124

KILDEFORTEGNELSE

- Danmarks Rederiforening. 1925-28 materiale vedr. indvielse af mindesmærket for krigsforliste danske søfolk 1928. Erhvervsarkivet, Statens Erhvervshistoriske Arkiv, Århus, M 13, 1088
- Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftsamlingen, NKS 2418, 2°
- Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen, journalnr. 411/072-0001.
- Københavns Kommune, Plandirektoratet, journalnr. 411/072-0001-99
- Københavns Stadsarkiv, Magistratens 4. afdeling, journalnr. 841/1924
- Stadsarkitektens Direktorat, journalnr. A. 165/1924-31/10; A. 59/1925-30/5+3

The Monument to Mariners

SUMMARY

The Monument to Mariners was erected in 1924-28 in memory of the Danish sailors who lost their lives at sea serving in the Danish merchant fleet during World War I from 1914-18. This magnificent monument was created by the sculptor Svend Rathsack (1885-1941) and the architect Ivar Bentsen (1876-1943) and placed near the Langelinie Marina. It consists of a building shaped like a rhombus that shoots forward from the slope like the stern of a ship, and a bronze statue "Mindet" (Remembrance) on whose plinth the names of all the wrecked ships and deceased sailors are engraved. The bottom part is lined with Rathsack's reliefs in Fakse limestone formed like a narrative frieze with scenes from a shipwreck, a rescue operation, scenes of the surviving relatives in their homes, as well as allegorical depictions of Mars, the god of war, and Mercury, the god of commerce.

It was the Danish Steamship Owners' Association who, in the beginning of the 1920's, took the initiative and provided the financing for the Monument to Mariners. The unused funds from a war accident insurance policy were used for this purpose. Two competitions were launched in 1924. The proposals from the first competition were not considered suitable to be put into effect, so they had to hold a new round. Rathsack's and Bentsen's project was found worthy to be carried out among the 56 submitted proposals. After a certain amount of discussion, among other things that the scenes depicted in the reliefs should not be too terrifying, the politicians in the City Council gave the project their approval and work could begin. It took 4 years to erect the extensive monument. During the course of three summers the reliefs were carved directly in the stone on the basis of smaller models. The artist drew the outline of the figures directly

on the stone and then he and three stonemasons worked directly in the bricked up limestone wall.

Rathsack used various different and complex sources for his inspiration. The statue

"Mindet" is clearly reminiscent of the Hellenistic statue of Nike from Samothrake (approximately 190 BC), while impressions from a visit to the Buddhist temple, the Borobudur stupa on Java (built 779-842 AD) has certainly had an influence on his design for the relief frieze. Nevertheless, the monument presents itself as an integrated whole with a strong symbolic expression.

Representatives of the Danish Royal Family, a large number of Government ministers, representatives from the civil services and from commercial and cultural circles, and last but not least the surviving relatives of the deceased sailors participated in the inauguration of the monument on May 9th 1928. A cantata that was specially written for the occasion was sung and speeches were held by King Christian X, the Chairman of the Danish Steamship Owners' Association and the Prefect of the City of Copenhagen.

Already a few decades after the erection of the monument the limestone reliefs were in an advanced state of decay, mainly due to frost damage, and despite countless repairs through the years it became apparent at the beginning of the new millennium that the reliefs would have to be carved again in a more weather-resistant material. The material that was chosen was Tuscan travertine. The monument's foliage wreath, which over the years had been reduced to a couple of leaves, was reconstructed. The monument was reinaugurated in the Autumn of 2011.

En hændelse i udeflåden

Christian Peter Baird, der er englænder og født i 1943, har en personlig interesse i de danske krigs-sejleres bidrag til den allierede krigsindsats under 2. verdenskrig, og derved også til Danmarks Befrielse i maj 1945. Denne personlige interesse redegør han for i denne artikel.

Handels- og Søfartsmuseets årbog er blevet udgivet hvert år siden 1942. Denne artikel handler om en dramatisk hændelse i december måned det år.

Læsere med interesse for den danske handelsflådes historie er klar over, at én af konsekvenserne af tyskeres invasion af Danmark under 2. verdenskrig var, at flåden blev delt i to: De skibe, som blev underlagt kontrol og restriktioner af tyskerne, kaldet hjemmeflåden, og de, som blev rekvireret af eller frivilligt sejlede på vegne af de Allierede i resten af krigen, kaldet udeflåden.

I det følgende beskrives et skib og en dansk officer i udeflåden, og det fortælles, hvordan skibet, officeren og en tysk ubåd mødtes en skæbnesvanger morgen den 7. december 1942. Artiklen indeholder også en redegørelse for de danske sømænds forbindelse til Newcastle-upon-Tyne i England og en beskrivelse af, hvordan de, der mistede livet, stadig mindes såvel i Newcastle som i Danmark. Artiklen

fremhæver også nogle af optegnelserne over deres bidrag til de Allieredes indsats under krigen.

M/S PETER MÆRSK

Motorskibet PETER MÆRSK, nummer 66 i Mærsk flåden, var det tredje skib med dette navn. Det blev bygget på Odense Staalskibsværft og indgik i flåden i marts 1932. Det var ét af to smukke tremastede hurtigtgående fragtskibe (det andet hed ANNA MÆRSK), som A.P. Møller, leder og den drivende kraft bag Mærsk rederiet, havde bestilt, da han besluttede at tilføje linjefart mellem USA og Fjernøsten til firmaets traditionelle trampartforretning. Skibets fart (op til 16 knob) betød, at det kunne konkurrere med de eksisterende etablerede linjeselskaber i farten mellem USA og Filippinerne, Kina og Japan. Det betød, at A.P. Møller kunne tilslutte sig eksisterende linjekonferencer, samarbejdsorganisationer og karteller, der fastsatte fragtrater og kontrollerede sejladsfrekvenser.

I de næste otte år sejlede PETER MÆRSK via Panamakanalen mellem Amerikas østkyst og Fjernøsten. Ladningen for udgående var bildele fra Ford Motor Company og stykgods, og på returrejsen indgik sukker, hamp, ananas, silke, broderivarer og kokosolie i lasten.



PETER MÆRSK i 1930'erne.

The PETER MÆRSK in the 1930s.

Skibet havde også plads til tolv passagerer i meget elegante og komfortable omgivelser.¹

De regelmæssige afsejlinger fik en brat ende, da Danmark blev invaderet af tyskerne den 9. april 1940. A.P. Møller havde dagen før fået fært af den forestående invasion og

sendte derfor en instruktion til kaptajnerne på alle Mærskflådens skibe. I instruktionen overdrog han, i tilfælde af dansk involvering i krigen, kontrollen med skibene uden for de hjemlige farvande til Hans Isbrandtsen. Han var A.P. Møllers fætter og partner samt firmaets repræsentant i USA. Telegrammet lød:

1 Beskrivelsen af PETER MÆRSK frem til tyskernes besættelsestid i Danmark er hovedsageligt fra *"Ved rettidig Omhu ..."* A.P. Møller: Skibsreder 1876-1965 af Ove Hornby udgivet af J.H. Schultz Information, andet genoptryk 1996, en kopi af hvilken jeg venligt modtog af arkivar Henning Morgen, på vegne af A.P. Møller-Mærsk. Jeg har også konsulteret den engelske oversættelse af introduktionen til Mærskbådene *Rederiets skibe gennem de første 50 år* af Ole Stig Johannesen udgivet af Editions Maritimes.

"permanent instructions in case denmark involved war are the following stop telegraph hans isbrandtsen twenty six broadway new york for any directions giving him vessels position and voyage what cargo and bunkers on board stop if denmark involved don't ship new

cargo or commence new voyage until hans isbrandtsens directions received and don't follow new directions from here unless confirmed by him stop remember all insurances may become void and vessel may be seized by both sides so you should exercise your best judgement about proceeding to and staying at neutral port stop confirm receipt PERMANENT SPECIAL INSTRUCTION ONE”²

Det vides ikke, om denne instruktion nåede kaptajnen på PETER MÆRSK. Da skibet imidlertid ankom til den britiske kronkoloni, Hong Kong, den 10. april, blev det straks beslaglagt af de britiske myndigheder³ og kort efter sendt til Storbritannien. Her overlod Ministry of War Transport det til Moss Hutchinson Line Ltd., 15 Rodney Street, Liverpool 1, der derefter forestod den daglige drift⁴, selvom skibets hjemstedshavn i Lloyd's Register var listet som Hull.⁵ Det blev også ombygget til DEMS-fartøj (Defence Equipped Merchant Ship), hvilket sandsynligvis indebar, at skibet blev forsynet med panserplader, 4-tommers kanoner og camouflagemålet i forskellige gråtoner.⁶

2 Hornby op.cit. s.163.

3 Arkiv hos A.P. Møller-Mærsk, Esplanaden 50 DK-1098 København K.

4 *Disasters at Sea, Dictionary of 1824-1962* af Charles Hocking, 2 bind, udgivet af Lloyd's Register i 1969.

5 *Lloyd's Register 1942-43*, bind 2, Nr 80412 i registeret.

6 Et foto af skibet i camouflagemaling under et anløb af Cape Town i 1942 forefindes på the John H Marsh Maritime Research Centre, S.A. Maritime Museum, Cape Town, Sydafrika.

I de næste to et halvt år sejlede PETER MÆRSK i både “the Liner” og “Mechanical Transport Divisions” i den britiske handelsflåde. Skibet var i denne periode en del af et antal atlantiske konvojer, deriblandt: Konvoj nr. SL 49 som ét af 43 skibe, der mellem den 27. september og 13. oktober 1940 sejlede fra Sierra Leone (Freetown) i Vestafrika, der var konvojernes samlingspunkt for den omfattende og livsvigtige fart mellem Fjernøsten og Storbritannien; Konvoj HX 149 (59 skibe) fra Halifax og via New York til Storbritannien mellem den 10. og 19. september 1941; og Konvoj nr. SL 117 (36 skibe) igen fra Sierra Leone til Storbritannien mellem den 26. juli 1942 og 14. august 1942.⁷

Den 18. november 1942 afsejlede PETER MÆRSK fra Liverpool med krigsmateriel og højst sandsynlig igen som del af en konvoj på en planlagt rejse til Alexandria via Saldana Bay, Cape Town og Aden.⁸ Ud over skibets mandskab på 49 var der om bord også 11 passagerer (muligvis missionærer til Afrika) og 8 artillerister fra HMS PRESIDENT III, et træningsskib for Royal Navy's kanonskytter.

Tidligt i 1941 var det britiske admiralitet begyndt at udstyre visse handelsskibe med katapulter på dækket. Fra katapulterne kunne der ved hjælp af et dampdrevet stempel sendes Hurricane eller Spitfire jagerfly i luften mod fjendtlige bombefly.

7 The National Archives, Kew, England. Admiralty War History Cases and Papers, Second World War ADM 199/2185/92, ADM 199/2187/40 og ADM/2188/147.

8 Hocking op.cit.

Disse skibe blev kendt som katapultskibe eller CAM ships (Catapult Aircraft Merchantmen)⁹ og PETER MÆRSK har muligvis været ét af dem, da man ved, at det har haft Spitfire jagerflyet N3029 fra 610. eskadrille om bord, da det sejlede fra Liverpool den følgende november.¹⁰ Det er dog muligt, at skibet blot har transporteret flyet til Mellemøsten.

Skibet menes at have fået problemer, som nødvendiggjorde, at det søgte havn i Gourock i Firth of Clyde i Skotland for reparation, før det senere afsejlede på egen hånd i forhåbning om igen at tilslutte sig konvojen.¹¹

De danske sømænd i Newcastle-upon-Tyne¹²

Selvom de britiske myndigheder anerkendte, at de fleste danske søfolk i Storbritannien efter den 9. april 1940 var ægte flygtninge fra tyskerne, blev de ligesom dem fra andre besatte lande officielt klassificeret som "fremmede". Det blev derfor besluttet at sende dem videre til Newcastle-upon-Tyne i det nordøstlige England i overensstemmelse med en fast politik om at sende nationale flygtningegrupper til særlige områder for lettere at kunne overvåge dem.

9 *Warships 1860-1970* part 9 "Merchantmen at Arms" af J.M. Thornton.

10 *Aeromilitaria*, Air Britains militære luftfartsmagasin 2007 om Spitfires, opdelt efter serienumre.

11 Personlig kommunikation til forfatteren fra dennes mor eller oldefar.

12 Information vedrørende danskerne i Newcastle i 1940 er primært taget fra en af politiets korrespondancerapporter i Tyne og Wear Archives and Museums, Blandford House, Blandford Square, Newcastle upon Tyne (ref PA NC/5/24).

Newcastle var på dette tidspunkt en blomstrende industri- og handelsby, med sin økonomi baseret på kulminedrift og eksport, skibsbyggeri, ingeniørarbejde til sværindustrien, deriblandt våbenfabrikation, samt al slags national og international handel. Det var en større britisk havn for danske skibe og derfor et sted, som var velkendt af danske og andre skandinaviske sømænd.

Da man i indenrigsministeriet og i Newcastle var bekymret for, om nogle af de danske sømænd kunne være spioner, udstedte politimesteren i Newcastle, Mr. F.J. Crawley, den 13. maj 1940 en ordre om, at alle udlændinge (undtagen franskmænd) og især danskere, nordmænd, belgiere og grækere skulle rapportere til politiet på ugebasis og ikke være ude efter kl. 22.

Lokale folk frygtede også, at uden en gennemført kontrol ville skandinaviske sømænd undergå "degeneration og udgøre en fare som resultat af løsgængeri" (brev dateret den 18. oktober 1940 fra politimester Crawley til byrådsmedlem og fredsdommer Mr. R.S. Dalglish – Direktør for R.S. Dalglish Ltd., kuleksportør, skibsreder og -mægler) specielt, fordi de ofte boede i usunde boliger i området omkring Westmoreland Road eller endda sov under åben himmel eller på hovedbanegården.

Samtidig mente man, at størstedelen af skandinaverne var "værdifulde borgere knyttet til vores kamp for livet og uden at have den fordel at være forankret hos deres eget folk, og derfor ikke desto mindre må bydes velkommen i vores fold. Alt hvad der kan gøres for at fostre interesse og enhed og harmoni blandt

disse mennesker er derfor en national fordel.” (Brev fra politimester Crawley som nævnt ovenfor).

I december 1940 blev omkring 260 danske sømænd registreret i byen, og en fælles indsats blev derfor gjort af indenrigsministeriet og byens fremmeste for at takle deres problemer. Deltagerne var bl.a. byens borgmester, politimesteren, Lord Eustace Percy, der var rektor for Kings College University of Durham, der er universitetets afdeling i Newcastle samt Mr. Dalglish. Det var sikkert primært under Lord Eustace Percys protektion, at netop St Nicholas Building i St. Nicholas Street sydvest for St. Nicholasdomkirken blev den danske afdeling af Merchant Navy Reserve Pool – Danish Section enten hen imod slutningen af 1940 eller tidligt i 1941. (Skt. Nikolaj er tilfældigvis skytshelgen for købmænd og sømænd). I resten af krigen vøjede et dansk flag uden for bygningen. Det hænger nu over mindesmærket for de danske sømænd i det nordøstlige hjørne af domkirkens kor (se nedenfor). St. Nicholas Building er en stor, smuk, rummelig 5-etagers stenbygning, bygget ca. 1850 af arkitekten Charles Oct. Parnell.

Under resten af krigen og indtil dens officielle afslutning den 27. september 1945 havde den danske sømandsunion lokaler med læseværelse, billardrum, lægekantor og kontorer til embedsmænd, der blandt andet betjente de sømænd, som ønskede at lade sig hyre til en ny sørejse, når pengene fra deres tidligere rejse var brugt op. De fordelte sømændene på danske og andre handelsskibe, når redere eller kaptajner havde behov for at hyre mandskab,



St. Nicholas Building i Newcastle upon Tyne blev centrum for administrationen af og mødested for danske søfolk mellem 1941 og 1945.

St. Nicholas Building, Newcastle upon Tyne, part of which became the official home of the Danish sailors between 1941 and 1945.

og de udleverede rationeringshæfter med fødevarekuponer.¹³

Frithiof Helge Christiansen

En af de danskere, der var i Newcastle i starten af 1940'erne, var Frithiof Helge Christiansen (herefter kaldet Helge), som blev født

13 Information fra Inger Batchelor leder af det danske samfund i Newcastle 11.03.2011. Også "Diary 1939-45. A View of World War II by a Danish M.N. Seaman on the Atlantic Ocean" af Henrik Jassen.

den 26. december 1912 i Roskilde.¹⁴ Man ved ikke med sikkerhed noget om hans familie eller barndom og tidlige ungdom, men i 1939 havde han en kone, som hed Astrid Thyra, og datteren Jytte, der blev født den 31. oktober 1939. På det tidspunkt boede familien i en lejlighed på Nørrebro i København.¹⁵

Under deres ophold i Newcastle havde mange af de danske sømænd forhold til lokale piger. I 1942 indledte Helge et forhold til en 20-årig pige fra byen Gateshead, der lå over for Newcastle på den anden side af Tynefloden. Hun hed Joan Alldred og arbejdede enten som tjener i Carrick's café på Grainger Street eller på Pergafabrikken, der lavede voksede kartoner til mælk og andre væsker. Helge har muligvis gennem deres fælles forkærlighed for dans mødt hende i selskabslokalerne på Finkle Street i Newcastle.¹⁶ I foråret 1942 havde Helge gjort Joan gravid.

Den 11. oktober 1942 blev Helge hyret (højest sandsynligt hyret igen) som 3. styrmand på PETER MÆRSK af kaptajn Otto Aggerholm. En 3. styrmands pligter ville omfatte overvågning af lastning, stuvning og losning af skibets last, navigation, vagthold, fordeling af udkignings- og rorgængertjenester og almindelig ledelse af besætningen under kaptajnens kommando.¹⁷

14 Fortegnelser foreligger på the Maritime and Coastguard Agency, Registry of Shipping and Seamen, Anchor House, Cheviot Close, Parc Ty Glas, Llanishen, Cardiff CF14 5JA.

15 Information fra hans datter Jytte via hans barnebarn Lena.

16 Information fra Alan Alldred, Joans broder.

17 Henning Morgen, arkivleder, A.P. Møller Mærsk.2

Ubåd 185

U-185¹⁸ af typen 1XC-40 blev bygget af AG Weser i Bremen. Ubådens køl blev lagt den 1. juli 1941; den blev søsat den 2. marts 1942 og satte kommando den 13. juni 1942 med Kapitänleutnant August Maus som chef. Maus blev født den 7. februar 1915 i Wuppertal tæt på Düsseldorf og meldte sig til Kriegsmarine som Seekadett i april 1940.¹⁹

Efter prøvesejlads i Kiel og Gotenhafen (i dag Gdynia i Polen), torpedoaffyringsøvelser i Danzig og konvojangrebsøvelser i nærheden af Bornholm forlod U-185 Kiel den 26. oktober 1942 mod Nordatlanten og krigen.

De Allieredes styrkers landsætning i Nordvestafrika den 8. november 1942 under General Dwight D. Eisenhowers overkommando var et af de store vendepunkter i 2. verdenskrig. Landsætningen styrkede General Bernard Montgomerys sejr i El Alamein nogle få dage tidligere og ledte i sidste ende til nederlaget for aksemagterne Tyskland og Italien i Nordafrika. Da nyhederne om de Allieredes succes nåede den tyske overkommando, blev U-185, som på det tidspunkt var på vej til midten af Atlanten, beordret til at deltage i indsatsen mod de Allieredes initiativ ved at slutte sig til ubådsgruppen Westwall Gruppe, der patruljerede i området vest for Gibraltar. Men den 27.

18 Den mest omfattende historie om U-185 på engelsk er fortalt af Robert C. Stern: *Battle Beneath The Waves: U boats at war*, Cassell Military, paperbackudgave 2002, s.111-115 og 131-144. Se også *U-Boat Operations of the Second World War Volume 1: Career Histories*, U1-U510 af Kenneth Wynn s.138-139 og Wikipedia søgning "German submarine U185".

19 Website <http://www.uboot.net/men/maus.htm>.

november tvang de mange allierede overfladeskibe og flys angreb Westwallbådene længere mod vest tæt på Azorerne, hvor de den 6. december grupperede sig på ca. 40° vest.

Mandag 7. December 1942

I de tidlige timer den 7. december 1942 nåede den stadigt uledsagede PETER MÆRSK med Helge om bord en position vest for Azorerne på 39° 47' nord og 41° 00' vest. Midt i en voldsom storm blev skibet observeret af U-185, der angreb det med torpedoer. Den første traf kl. 03.40 men skibet holdt sig flydende, og det, der skulle være dødsstødet, blev sendt af sted kl. 04.30 men ramte ikke. Efter yderligere to træffere, der ramte kl. 04.52 og 05.51, sank skibet.²⁰

Det er meget sandsynligt, at alle om bord var klar over, at deres skæbne var beseglet, da den første torpedo ramte, selvom PETER MÆRSK kun var ét af de 28 % skibe under britisk flag, der blev sænket af torpedoer fra undervandsbåde mellem 1940 og 1943, og som havde holdt sig flydende i mere end 1 time.²¹ Der er dog også stor sandsynlighed for, at skibet sank meget hurtigt, efter at den tredje torpedo ramte.

Det er skik, at beskrivelser af krige ofte fokuserer på de overordnede begreber for succes og fiasko, sejr og nederlag. Detaljer omkring dødsfald og læsioner gives sjældent. Men al



F. H. Christiansen i 1942. Han var kendt som 'Chris' blandt sine engelske venner, sandsynligvis fordi de havde svært ved at udtale 'Helge'.

F.H.Christiansen 1942. He was known as 'Chris' to his English friends, possibly because of the difficulty they had in pronouncing 'Helge'!

slags krig er nærmest ubeskrivelig i sin brutalitet. Ligesom på de tusinder af skibe, der blev sænket under 2. verdenskrig, omfattede døden for dem, der var om bord på PETER MÆRSK, ofte et eller flere af følgende scenarier; "eks-

20 Website <http://www.uboat.net/allies/merchant/ships/2495.htm>.

21 *Survivors: British Merchant Seamen in the Second World War* af G.H og R. Bennett udgivet af The Hambledon Press 1999, s.77.

plosioner, brand, skoldning, damp, kvælende brændselolie, rovfisk, druknedød, kuldedød, tørst og sult”.²² Billeder fremmanes “...af brændende sømænd, der kvæles i flammende olie, af sømænd, der fryser til døde i vandet ... af ramte skibes undergang og endeløse skrig om hjælp ... ”²³

Det vides ikke, om redningsbåde eller redningsflåder blev udsat. Hvis de gjorde, ville de være blevet kæntrret i stormen, og der ville helt sikkert ikke have været nogle overlevende.

Et relevant spørgsmål er, om nogle af de ombordværende forsætligt blev dræbt af fjenden. Sænkningen af PETER MÆRSK skete inden for tre måneder efter den berygtede ordre af 17. september 1942, der blev udstedt af ubådskommandoens chef, admiral Karl Dönitz, og udsendt i radioen til alle ubåde efter LACONIA-ulykken.²⁴ Ulykken skete, da U-156 med Kapitänleutnant Werner Hartenstein som chef reddede omkring 1.500 overlevende fra redningsbåde og redningsflåder ved at tage dem om bord i sit eget fartøj, efter han havde torpederet og sænket Cunard White Star Lines LACONIA 500 sømil nord for Ascension Island midt i Atlanten den 12. september 1942.

22 Ibid s.214.

23 *The Atlantic Campaign* af Dan van der Vat udgivet af Birlinn Ltd. 1988, s.532.

24 Alle opgørelser over krigen i Atlanten drøfter LACONIA-hændelsen. Stern op.cit. Note (18) har en detaljeret beskrivelse på siderne 100-110 og det samme gør van der Vat (Note 23) på s.411-414.

Ordren fra Dönitz lød:

“1942 / 17.9

1. Alle forsøg på at redde besætningen fra et sænket skib skal fremover ophøre. Dette forbud omfatter også at samle personer op fra havet og sætte dem i redningsbåde, at rette kæntrrede redningsbåde op og at forsyne dem med mad og drikke. Sådanne aktiviteter er i modstrid med det primære formål med krig, nemlig at destruere de fjendtlige skibe og deres besætning.
2. Ordren om at pågribe kaptajner og maskinchefer står stadig ved magt.
3. Overlevende skal kun samles op, når forhold af dem vil være til gavn for ubåden.
4. Vær strenge. Husk, at ved bombeangreb på tyske byer tager fjenden ingen hensyn til kvinder og børn.”

Dönitz, som blev den tyske Führer efter Hitlers selvmord, blev anklaget for krigsforbrydelser ved Den Internationale Militærdomstol i Nürnberg i 1946. Anklagerne imod ham var: “ ... forbrydelser mod freden, deltagelse i sammensværgelse om at begå forbrydelser mod freden og andre krigsforbrydelser. En del af beviserne, som anklageren satte sin lid til, var LACONIA-ordren af 1942. Dönitz afviste blankt antydningen af, at hensigten med ordren skulle være at tillade mord på overlevende, og han argumenterede for, at det at skyde mod sømandsfæller og andre, om de var i redningsbåde eller i vandet, efter man havde sænket deres skib “...er et spørgsmål om krigsmoral, og at det under alle omstændigheder skulle afvises... Ingen ordre vedrø-

rende dette emne er nogensinde blevet udstedt i nogen som helst form.” I forventning om, at domfældelsen ville blive “skyldig” og den mulige tildeling af dødsstraf, var August Maus fra U-185 én af flere ledende tyske ubådskaptajner, der affattede et svarskrift for en anke i tilfælde af sådan en straf, idet de hævdede, at der aldrig havde været nogen ordre til at slå overlevende ihjel, og at alle, der måtte have tolket LACONIA-ordren på en sådan måde, “måtte have haft en personlig, psykologisk tilbøjelighed, der har tilskyndet dem til at gøre dette”, hvilket gælder for en psykopat.²⁵

Selvom Dönitz blev fundet skyldig i at føre en aggressiv krig og dømt til 10 års fængsel, konkluderede domstolen, at “beviserne ikke med tilstrækkelig sikkerhed viste, at han forsætligt havde beordret mord på forliste overlevende.” I lyset af denne kendelse og Maus’ egne forsikringer, er det rimeligt at tro, at hvis nogle personer fra PETER MÆRSK overlevede sænkningen kortvarigt, blev de ikke derpå dræbt af maskingeværer fra U-185.

Krigens følger

M/S PETER MÆRSK

Et af de tusinde sænkede skibe, der ligger tilbage på bunden af Nordatlanten er PETER MÆRSK.

I maj 1940 lovede den britiske regering at betale kompensation for tabet af skibe, der sejlede i de Allieredes tjeneste under krigen. En komité fra Danmarks Dampskibsrederiforening, hvor A.P. Møller var medlem, udarbej-

dede derfor en liste over tab og om, hvordan en eventuel kompensation skulle deles. Efter komitéen havde holdt møde i London i november 1945 modtog Rederiet A.P. Møller-Mærsk et samlet beløb på 15.750.000 danske kroner som kompensation for deres ti skibe, der var gået tabt, plus kompensation for anvendelse af disse og andre skibe, der efterfølgende blev returneret til Danmark. PETER MÆRSK var ét af de ti tab, der var inkluderet i beregningerne.²⁶

I 1949 blev det fjerde skib, der skulle bære navnet PETER MÆRSK (nr. 107), bygget på Eriksbergs Skibsværft²⁷ og navnet anvendes fortsat i flådelisten.

F.H. Christiansen og sømændene fra udeflåden

Omkring 6.300 danske sømænd sejlede for de Allierede under 2. verdenskrig, og omkring 850 vendte aldrig hjem. Helge var én af de 850.

Hans datter, Jytte, giftede sig med en dansker, Villy Pedersen, i 1964. De fik datteren Lena (1965) og sønnen Ken (1970). I dag har Lena fået sønnen Martin, og Ken har to sønner: Magnus (2004) og Gustav (2007).

Joan Alldred fødte Helges søn, som fik navnet Christian Peter; det første navn efter sin far og/eller Kong Christian X, og det sidste navn efter sin fars skib. Fødslen fandt sted den 13. januar 1943 på Gables Maternity Hospital for Poor Women, senere overtaget af Frelsens Hær, på Elswick Road i Newcastle.

26 Hornby op.cit. s.184-185.

27 Ibid. s.296-297.

25 Bennet op.cit. s.223.



Den tyske U-185 synker efter at være blevet angrebet af amerikanske fly d. 24. august 1943.

U-185 sinking after being bombed by U.S. warplanes on 24 August 1943.

Christian Peter giftede sig med Pauline Veronica Dickens fra Grimsby i England i 1965, og de har tre børn: Christopher (1969), Katherine (1972) og Elisabeth (1974). Christopher har to døtre, Kimberley (2001) og Corinne (2003); Katherine har sønnen Thomas (2001), datteren Elisabeth [Libby] (2004) og endnu en søn, Henry (2006); Elisabeth har datteren Caramia (2004), sønnen Max (2005), datteren Amelie (2007) og endnu en datter ved navn Willow (2010).

Udover den datter, som han kendte i så tragisk kort tid, har Helge derfor nu en søn, fem børnebørn og tolv oldebørn, alle selvfølgelig født efter hans død.²⁸

28 Helges barnebarn, Lena og forfatteren.

De sømænd fra udeflåden, som overlevede krigen og vendte tilbage til Danmark, fandt ikke deres hjemkomst så varm, som de havde håbet. Nogle af deres landsmænd mente, at de havde haft det let i modsætning til de afsavn, som man havde lidt under tyskernes femårige besættelse. De britiske brude, der blev bragt med hjem til Danmark, havde nogle gange problemer med at falde til på grund af sprogvanskeligheder eller forskellig social status. Familiernes og vennernes liv var fortsat. Bagved det hele var kontrasten mellem den beskedne modstand mod Tyskland i Danmark, specielt under de tidlige år af besættelsen og den mere tydelige rolle, som udeflåden havde haft.²⁹

U-185

PETER MÆRSK var det eneste skib, der blev sænket af U-185³⁰ på ubådens første patrulje, før den igen den 1. januar 1943, efter 67 dage på søen, returnerede til Lorient på Atlanterhavskysten i det besatte Frankrig.

Yderligere to togter fulgte, under hvilke U-185 sænkede yderligere otte skibe, beskadigede et andet voldsomt og skød to allierede fly ned. På dens tredje togt, da ubåden var på vej hjem fra Brasiliens kyst, hvor den havde taget besætningen fra den slemt beskadigede U-604 om bord, som herefter blev sænket ved at åbne bundventilerne, blev U-185 angrebet af to amerikanske fly, en Wildcat og en Avenger, fra hangarskibet USS CORE. To fly mere an-

29 Inger Batchelor Note (13).

30 Op.cit. Note (18).

kom og sluttede sig til angrebet, og U-185 blev alvorligt beskadiget og sank hurtigt herefter med agterstævnen først.

De angribende amerikanske fly skød ikke på de besætningsmedlemmer, som man så forlade ubåden. I alt var der 36 overlevende, ni fra U-604, som blev samlet op omkring seks timer senere af destroyeren USS BARBER. 29 medlemmer af U-185s besætning døde som resultat af angrebet.

Til testamentet over U-185 kan der føjes en uhyggelige beretning om, at imens undervandsbåden sank lækkede dødelig klorgas fra akkumulatorrummet. Korvettenkapitän Holdring fra U-604 gik til det forreste torpedorum, hvor to svært sårede fra hans besætning var blevet lagt, og som nu var ude af stand til at bevæge sig. De havde tilsyneladende tigget om at blive skudt, hvilket Holdring gjorde, hvorefter han begik selvmord ved at vende pistolen mod sig selv.

August Maus var blandt dem, der blev reddet. Den 21. september 1943 havde Maus sænket mere end 50.000 tons allierede skibe (den faktiske tonnage var 62.761) og fik nu med status som en "første klasses ubådsfører" i sit fravær af Dönitz tildelt Ritterkreuz des Eisernen Kreuz. Dönitz havde på det tidspunkt efterfulgt storadmiral Erich Roeder som øverstkommanderende for hele den tyske flåde.

Først blev Maus ført til en krigsfangelejr i Crossville Tennessee, og derpå blev han den 27. januar 1944 overført til Papago Park. Den 12. februar flygtede han og fire andre ubåds-kaptajner, men Maus og hans rejsekammerat, Friedrich Guggenberger, blev fanget igen

i Tucson. Han var senere med til at udgrave en tunnel, hvorigennem 25 krigsfanger flygtede natten mellem den 23. og 24. december 1944, men en skade forhindrede Maus selv i at være blandt de flygtende. I februar 1946 blev han overført til sin sidste krigsfangelejr, Camp Shanks. Hans sidste overførsel var til den britiske zone i Tyskland, hvorefter han blev løsladt på sin fædrene jord.

I de senere år blev Maus en succesrig forretningsmand i Hamborg og døde som 81-årig den 28. september 1996 omkring 54 år efter sænkningen af PETER MÆRSK.

Kendte mindesmærker

I Danmark

I København er der for enden af Nyhavn placeret et enormt anker fra en fregat fra det 19. århundrede. Mindeankeret blev rejst som et monument over alle danske søfolk, der mistede livet under 2. verdenskrig.

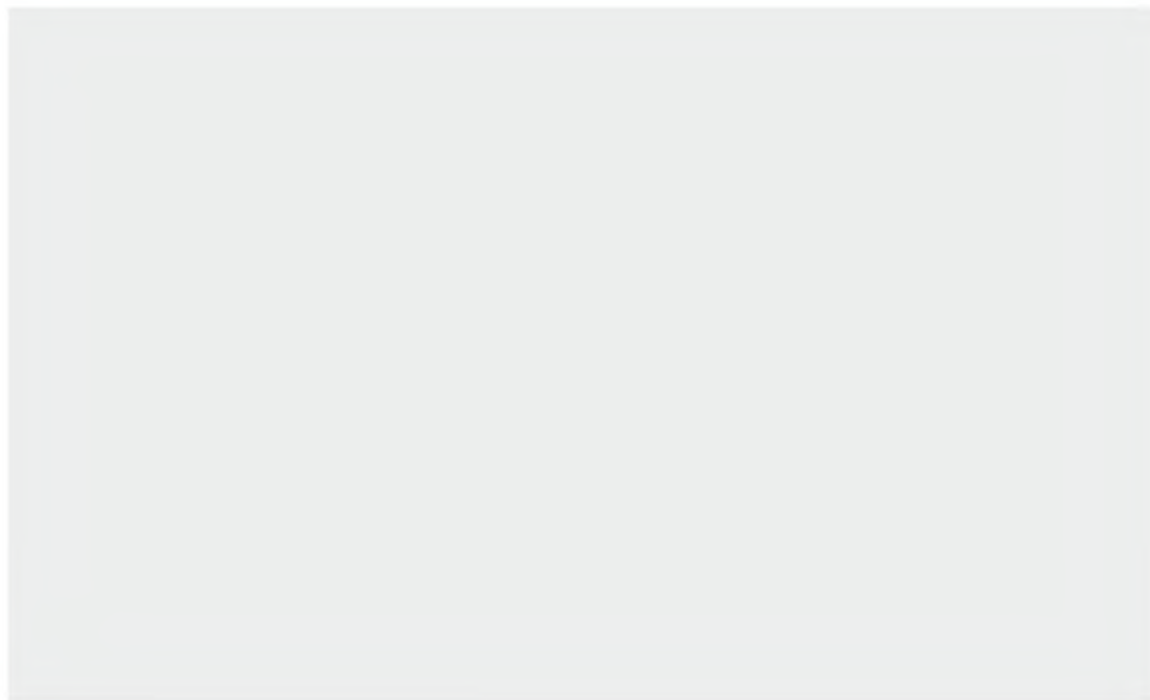
I vestibulen på A.P. Møller-Mærsk hovedsædet på Esplanaden er der en smuk bronzemindeplade med Helges navn skrevet som følger:

FRITHIOF H. CHRISTIANSEN

3. STYRMAND

A.P. Møller-Mærsk har en mindebog med titlen *MISTEDE LIVET* over de sømænd, der døde 1914-1918 og 1939-1945, og hvori Helge står på side 81.

På Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør, er der bevaret en Mindebog for "Søfolk og Fiskere under 2. verdenskrig", der opremser de



Mindeplade i A.P Møller-Mærsk's hovedkontor på Esplanaden i København. Frithiof Helge Christiansens navn er skrevet i begyndelsen af sjette linje.

Memorial plaque in the main corridor of the A.P. Møller-Mærsk offices on Esplanaden in Copenhagen. The name of Frithiof Helge Christiansen is recorded at the start of Line 6.

2208 omkomne. Museet bevarer og opdaterer en liste udarbejdet af Erik Kragelund over "danske søfarende, der omkom under og efter krigen 1939-45". Helges navn dukker op i begge dokumenter.

frem til den danske Pool, registrerede engelske damer, der arbejdede for Poolen, de omkomnes navne i en journal. Optegnelserne blev senere i alfabetisk orden indført i mindebogen Book of Remembrance. Optegnelse for Helge står således:

I Storbritannien

De danske sømænd, der døde i allieret tjeneste, mindes officielt i St. Nicholas Cathedral i Newcastle.³¹ Når nyheder om krigstab nåede

"3. styrmand Kristiansen, Helge Fridthjof
*26.12.1913 †7.12.1942 m/s PETER MAERSK"

Efter krigen blev den Danske Sømandskirke i Newcastle indviet den 30. april 1949, og mindebogen blev opbevaret i kirken, indtil den

³¹ Inger Batchelor Note (13) og brochurer samt anden information i St. Nicholas Cathedral.

blev lukket i 1969, og mindebogen blev flyttet til en anden dansk sømandskirke i Londons østlige del. Denne kirke lukkede i 1980. Det danske samfund i Newcastle kontaktede herefter borgmesteren og St. Nicholas' domprovst med det resultat, at man i domkirkekorsets nordøstlige hjørne, indrettede et mindesmærke bestående af grønne tavler af Westmorelandskifer som symbol på de danske øer.

Mindebogen blev placeret foran mindesmærket i en udstillingskasse fra sømandskirken i London. Da syren i enten papiret eller blækket fik siderne til at gå i forfald, blev alle optegnelserne skrevet over i en anden bog, som nu er udstillet i samme kasse.

I 1982 blev teksten på mindetavlerne oversat til engelsk og vist på en tilsvarende tavle med denne tekst:

IN MEMORY OF DANISH SEAMEN OF ALL RANKS WHO GAVE THEIR LIVES IN THE SERVICE OF THEIR COUNTRY IN THE YEARS 1939-1945. WHEN YOU READ THEIR NAMES REMEMBER THAT THEY DIED FOR DENMARK, THEY DIED FOR FREEDOM SO THAT WE, LIKE THEM, MIGHT LIVE AS FREE DANES.

I 2002 blev vinduet over mindetavlerne og mindebøgerne, som tidligere kun bestod af almindeligt glas, lavet om til et mindevindue med primært rødt og blåt glas efter et design af Dronning Margrethe II af Danmark.

Selvom der ikke længere er en dansk kirke i Newcastle, holdes der stadig gudstjenester af de tilbageværende medlemmer af den danske



Mindeplader i St. Nicholas Cathedral i Newcastle upon Tyne over de danske søfolk, der sejlede i Udeflåden. Glasmosaikken i mindevinduet ses ovenfor. Kransen formet som Dannebrog lagdes af forfatteren ved den årlige mindehøjtidelighed søndag d. 8. maj 2011.

The memorial tablets to the sailors of the Foreign Fleet in St Nicholas Cathedral, Newcastle upon Tyne. Part of the memorial window can be seen above. The wreath in the form of the Dannebrog was laid by the author at the annual memorial service on Sunday 8 May 2011.

menighed fra krigstiden, samt af deres venner og slægtninge. Ironisk nok foregår dette i den tysk-lutheranske kirke i Clarence Street i Shieldfieldområdet.

Hvert år på den søndag, som falder tættest på den 5. maj, den dato i 1945, hvor Danmark blev befriet af de Allierede styrker, holdes der en mindegudstjeneste for de danske sømænd i St. Nicholas Cathedral, hvor man lægger kransse og en hornblæser spiller "Tappenstreg".

Historisk opgørelse

Historien om den danske reaktion på tyskerens besættelse under 2. verdenskrig er kompleks, og består af mange lag. Hitlers mål var, at Danmark skulle danne forbillede som protektorat: I invasionens umiddelbare kølvand betragtede Churchill mest landet som "den sadistiske morders lille tamme kanarieflugt".

I de tidlige krigsår så livet i Danmark utvivlsomt ud til at fortsætte nogenlunde som det plejede. Der havde faktisk ikke været nogen modstand mod selve besættelsen, og aktiv opposition til besættelsesmagten var tæt på at være ikke-eksisterende indtil 1943. Der var ingen dansk regering i eksil, ingen egne uniformerede "frie styrker", der kæmpede ved siden af de Allierede, og den generelle stemning i Danmark var accepterende omend modvillig af natur.

Hvad den nuværende danske ambassadør i London, Birger Riis-Jørgensen, kaldte "den tvetydige tid"³² sluttede ikke rigtigt før generalstrejkerne i august 1943 og den spektakulære succes med jødernes redning to måneder senere.

32 I forordet side IX til *Hitler's Savage Canary. A History of the Danish Resistance in World War II* af David Lampe, 2010 udgave udgivet af Pen And Sword Books Ltd.

Denne baggrund taget i betragtning har man i høj grad underkendt den rolle, som de omkring 6.000 danskeres tjeneste i udeflåden spillede. De udholdt alle, hvad der er blevet beskrevet som "en stormfuld og nervepirrende periode, for manges vedkommende med døden som resultat".³³ Alene på de 24 Mærsk skibe, som blev sænket under krigen, mistede næsten 100 sømænd livet – det største antal på én gang var på PETER MÆRSK.

På trods af reduktionen i Mærsk flåden fra 46 skibe til 21, med kun syv under dansk kontrol hen imod slutningen af krigen, var A.P. Møller én af de første, der hyldede krigens sømænd, da han i december 1943 i bogen *Nogle jævne Ord om den danske Sømandsstand i Krigstid* skrev:

"... det må dog stå klart, at de, der i krigstid gør den største indsats, er de søfarende, der sejler med skibene; thi de sætter selve livet som indsats. De gør det på en ejendommelig rolig og bramfri vis og har vist som oftest ikke selv følelsen af, at der er noget stort deri."³⁴

Flere og flere historikere tilslutter sig denne holdning, heriblandt for nylig Bo Lidegaard, som skriver i *A Short History of Denmark in the 20th Century*:

"Nogle af de få danske, der i timerne efter besættelsen stod over for et valg, var besættningerne på de danske handelsskibe på åbent hav. Fra Danmark indløb ordrer om snarest at søge dansk havn – hvilket naturligvis betød at give sig besættelsesmagten i vold. På de fleste skibe

33 Hornby op.cit. s.180.

34 Ibid. s.183.

samlede kaptajnen besætningen til et “skibsråd”, der afgjorde den videre kurs. De fleste besluttede at anløbe neutral eller allieret havn, hvor de påbegyndte en lang og farefuld sejlads som led i den maritime livline, der holdt Storbritannien flydende de følgende fem år. Søfolkene på de danske handelsskibe i allieret fart bliver ofte glemt, når regnskabet mellem samarbejde og modstand skal gøres op. Men de var den enkelte gruppe danskere, der gjorde mest og ydede de største ofre for De Allieredes krigsførelse og dermed for befrielsen af Danmark – af disse kom ca. 850 aldrig tilbage.”³⁵

Det er derfor overraskende og skuffende, i det mindste for en udenlandsk besøgende, at Frihedsmuseet i Churchillparken i København praktisk talt ignorerer udeflåden, og at Lampe (32) slet ingenting nævner.

Trist nok fik de britiske sømænd i handelsflåden under 2. verdenskrig, ligesom de danske sømænd i udeflåden, kun langsomt den anerkendelse, som de åbenlyst fortjente. Så sent som i 2004 kunne Richard Woodman i bogen *The Real Cruel Sea* bemærke at “... sømændene i de skibe, som fragtede råmaterialer, olie, færdigvarer, fødevarer og alle de andre krigsforsyninger, har fået meget lidt opmærksomhed fra historikerne, ... det er en endegyldig sandhed, at de, der var de primære mål for Kriegsmarinens undervandsbådes offensiv, de, der i grunden var sagens kerne, mærkeligt nok er blevet overset, måske fordi de ganske enkelt

var for almindelige til at have gjort sig bemærket ... Det mod, som sømændene udviste, der bemandede konvojerne, der i hundredvis pløjede gennem de ugæstfrie have i Nordatlanten, var centralt for slagets udfald. Men der findes ingen krigskirkegårde for dem ud af hver fire sømand i handelsflåden som forliste; som det tyske digt så rammende siger: Der gror ingen roser på en sømands grav”.³⁶

Admiral of the Fleet Lord Chatfield rapporterede endda efter krigen, at han havde set sømænd fra handelsflåden, som havde vendt deres “MN” (Merchant Navy) distinktion på hovedet, så der i stedet stod “NW” (Not Wanted).³⁷

Ikke desto mindre viste det sig, at den tapferhed og offervilje, der blev udvist af de eksilramte britiske, danske og andre sømænd, som sejlede for de Allierede, muliggjorde den import af hvede, kød, olie og andre fornødenheder, der var af vital betydning for at Storbritannien kunne fungere specielt i de tidlige krigsår. Dette satte landet i stand til at koncentrere sig om krigsproduktionen i stedet for fødevareforsyningen og forbrugsbehovene.

De danske sømænd, som døde, hjalp med til at bevare danskernes såvel som briternes frihed.

“De skal ikke blive gamle, som vi, der er blevet tilbage, bliver gamle:
Alder skal ikke trætte dem, ej heller
årene fælde dem.

35 Udgivet af Gyldendals Boghandel Nordisk Forlag A/S København 2009, s.148. [Red.: Citatet er på dansk taget fra den danske 2011-udgave *En fortælling om Danmark i det 20. århundrede*, side 163f].

36 Paperbackudgave udgivet af John Murray 2006, s.6.

37 Ibid. s.681.

Når solen går ned og om morgenen
vil vi huske dem i vores drømme.”

“They shall grow not old as we that are
left grow old:
Age shall not weary them, nor the years
condemn.
At the going down of the sun and in the
morning
We will remember them.”

“For the Fallen”, 1914, Laurence Binyon (1869-1943)

Forfatterens efterskrift

Denne artikel er en udvidelse af det minde-skrift om min far, som jeg skrev til mig selv, mine børn og børnebørn og min søsters familie i Danmark efter en efterforskning, som jeg foretog i efteråret 2010 og foråret 2011.

Hvorfor tog det det meste af mit voksne liv at gøre dette?

Svaret skal findes i de enorme ændringer, som der er sket i sociale konventioner henover de seneste 70 år. Jeg tvivler på, at nogen i dag, som ikke levede i 1940'erne og 50'erne, kan forstå den brændemærkning, der dengang var knyttet til ugifte mødre og deres uægte børn. Efter jeg blev født i Newcastle i januar 1943 blev min mor sat under hårdt pres for at bortadoptere mig. Da hun nægtede, fik hun ikke længere lov til at være en del af familiehjemmet i Gateshead. I stedet tog min oldefar, en pensioneret grovsmed, og hans kone, der dengang var 71 og 69 år, sig af hende. De var flyttet fra Northumberland til Southport i Lancashire i

det nordvestlige England, hvor jeg tilbragte de første 18 år af mit liv.

Jeg blev i en meget tidlig alder opmærksom på, at min far havde været en dansk sømand, som var død under krigen. Men da min mor giftede sig i Southport i 1947, blev det indskærpet mig, at hendes mand, Norman Baird, som adopterede mig, nu var min far. Alle tanker og spørgsmål, som jeg måtte have om min biologiske far, Helge, og som jeg selvfølgelig aldrig havde kendt, skulle fuldstændigt undertrykkes. Ved de få lejligheder i min barndom, hvor jeg udfordrede denne formaning, var det årsag til store misforståelser og skændier mellem mig og min mor og min adoptivfar, som jeg dog efterhånden udviklede et godt og kærligt forhold til. Jeg vidste, at den efterforskning, jeg foretog som voksen, der afslørede, at min far havde været gift på det tidspunkt, han mødte min mor, ville bringe hende voldsomt ud af ligevægt, hvis hun fik det at vide. Hun var nemlig fuldstændig overbevist om, at han ville have giftet sig med hende, hvis han havde overlevet krigen.

Derfor følte jeg mig hæmmet i at fortsætte mine undersøgelser omkring min far, før både min adoptivfar døde i 1989 og sidenhen min mor i 2008. Det er derfor kun for kort tid siden, at jeg blev opmærksom på min danske halvsøster Jyttes eksistens. Hun døde trist nok i 1998, og jeg fik aldrig lært hende at kende. Jeg fik dog den glæde at møde hendes børn og børnebørn, da jeg besøgte Danmark første gang i oktober 2010.

Jeg håber derfor, at denne artikel, som har sat mig i stand til at sætte min fars liv ind i en

større sammenhæng, også har kastet lidt lys over det, som jeg forstår, er en meget lidt kendt side af den danske modstandsbevægelse mod tyskerne i 2. verdenskrig. Det er udelukkende skrevet ud fra et britisk og meget personligt perspektiv og kun ved at anvende kilder, der er tilgængelige på engelsk, da jeg til min store fortrydelse hverken kan læse eller tale dansk.

Jeg vil gerne sende en tak for den hjælp, jeg har modtaget ved min efterforskning til følgende personer: I Danmark: Helges barnebarn Lena; Henning Morgen, arkivleder hos A.P. Møller-Mærsk; Benjamin Asmussen, museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet; Michael Jørgensen, advokat hos Raimex International; og Jørgen Marcussen, årbogsredaktionen på Handels- og Søfartsmuseet. I Holland:

min datter Elisabeth, som tog den første kontakt til Danmark på mine vegne. I England: min onkel Alan Alldred; Inger Batchelor, leder af "The (ex wartime) Danish community in Newcastle upon Tyne"; og især min kone Pauline for hendes tålmodighed og forståelse for min livslange besættelse af og behov for at anerkende og huske den far, som jeg aldrig lærte at kende, for hendes konstante støtte, opmuntring og kammeratskab under min efterforskning.

Indholdet i denne artikel er efter min bedste overbevisning i overensstemmelse med sandheden. Hvis der dog skulle vise sig at være unøjagtigheder, er jeg alene ansvarlig herfor.

C.P. Baird M.A. (Oxon)

C.P. Baird

An incident in the foreign fleet

SUMMARY

When Denmark was invaded by the Germans on 9 April 1940 the Danish Merchant Navy was divided into two parts: “the home fleet” of ships which became subject to control by the Germans, and “the foreign fleet” of ships which sailed for the Allies.

This article describes a ship and a Danish officer of the foreign fleet and tells how they and a German U-boat came together on the fateful morning of 7 December 1942. It includes an account of the connection of the sailors of the foreign fleet with Newcastle-upon-Tyne

in England during the war years and records how those who died are remembered in Newcastle as well as in Denmark.

It also notes some of the assessments made by historians and others of the Danish seamen's contribution to the success of the Allied war effort and thereby to the liberation of Denmark itself on 5 May 1945.

It ends with a plea that the sacrifices made by the seamen of the foreign fleet be better acknowledged and appreciated within Denmark.

Fra underskud til forbud

Den danske slavehandel 1781-1807

I 1765 fik Guineisk Kompagni eneret på den danske slavehandel, men kun 12 år efter måtte kompagniet efter store tab opgive sin eneret på den danske slavehandel og tilbagelevere administrationen af de danske forter og handelslojer på Guineakysten, det nuværende Ghana, til kongen. Fem år senere blev den danske slavehandel så overtaget af et nyt kompagni: Østersøisk-guineisk Selskab.

Det ny selskab fik statsstøtte og privilegier. Private investorer opkøbte flittigt selskabets aktier, og internationalt blev selskabet støttet af den danske neutralitet under Den amerikanske Uafhængighedskrig. De første år gik da også nogenlunde, men med krigens afslutning i 1783, der også betød en afslutning på de danske neutralitetsfordele, begyndte det at gå skævt for selskabet, og i 1786 blev selskabet lukket efter store tab. Selskabets arkiv eksisterer ikke mere, men brudstykker vedr. selskabet ligger spredt i andre arkivsamlinger. Det er dog mangelfuldt, og der er derfor en del usikkerhed når det gælder dele af selskabets historie. Historien om selskabet er tidligere blevet behandlet i litteraturen både i Handels- og Søfartsmuseets årbøger og andre steder, men oftest har det været kortfattet eller med en bestemt vinkel, som f.eks. skibsbygning el-

ler slavernes behandling under overfarten fra Guineakysten til Vestindien. I denne artikel forsøges dels en lidt bredere og mere generel fremstilling af selskabets historie, og dels en fremstilling med henblik på at undersøge, hvorfor det ikke kunne løbe rundt økonomisk og dernæst trækkes linjen op til afslutningen på den danske slavehandel i 1807.

Østersøisk-guineisk Selskab

“Vi haver ladet gjøre adskillige betydelige Anstalter og Indretninger, saa er det og, at Vi deels i Betragtning af Vores Riger og Landes Beliggenhed, til at kunne drage større Fordeele af den Östersöeske Handel, end de i den forbigangne Tid haver tilvendt sig og deels formedelst den dertil saa mærckeligen Opmuntrende Beqvemmelighed, som om faa Aar til Handelen og Søefartens Lettelse imellem Öster og Væster Havet af den i Hertugdømmet Slesviig Anleggende nye Canal, kan forventes Allernaadigst have fundet for Godt og besluttet at oprette i Vor Residence Stad Kiöbenhavn et Östersöesk Handels Interessenskab, hvorved ei Allene Al muelig Handel til og fra Östersöen og viidere til og fra Handels Stæderne i andre Europæiske Riger, saavelsom og til Guinea, samt Ost og Vestindien kunne drives, Men og

et Oplag gjøres af alle slags Östersöisk Vare og Producter baade her og i de ved Indløbet af Canalen paa begge Siider beliggende Stæder”.¹

Således står der i indledningen til oktrojen for Det kongelig danske Östersöeske og Guineiske Handels Selskab, der under megen opmærksomhed, og ikke mindst statsstøtte, fik sin oktroj 5. juli 1781. Kanalen, der omtales, er Ejder Kanalen, der blev åbnet i 1784, og “Vi” er selvfølgelig betegnelsen for den enevældige monark Christian VII. Oktrojen lød på 30 år, og i den periode skulle det ny selskab med det lange navn, vi for nemheds skyld her vil forkorte til Østersøisk-guineisk Selskab, være ansvarlig for at sikre landet og hovedstadens forsyning med østersøiske produkter ikke mindst korn. Derudover fik kompagniet, som navnet “guineisk” antyder, endnu et ansvarsområde, idet kompagniet også overtog ansvaret for den hidtil noget tvivlsomme forretning, der gik under betegnelsen “den danske slavehandel”.

Baggrunden for selskabet

April 1774 havde direktøren for Det kongelige oktrojerede danske guineiske Handels-societet – eller Guineisk Kompagni, Henning Frederik Bargum, forladt København til fordel for udlandet på flugt fra sine kreditorer. I september 1776 havde kompagniets efterblevne direktion leveret de forter og loger på Guineakysten, som de bestyrede på vegne af staten, tilbage, og året efter i august havde direktionen slukket og lukket, efter at den havde overdraget ind-

holdet af kompagniets pengekasse til landets eneste bank: Den Københavnske Assignment-, Veksel- og Laanebank eller, som den også blev kaldt, Kurantbanken. Efter i perioden 1765-76 at have varetaget den danske slavehandel var kompagniet ophørt med et samlet tab på slavehandelen på omkring 420.000 rdl. Et tab som kompagniets sukkerhandel ikke havde kunnet rettet op på.²

Guineisk Kompagni, der handlede med slaver mellem de danske etableringer på Guineakysten og de danske øer i Vestindien, havde givet underskud. Det var der ikke noget nyt i, for den danske slavehandel havde aldrig, siden sin begyndelse omkring 1675, været at anse som en guldrandet forretning. Langt fra endda og allerede det gamle Vestindisk-guineiske Kompagni havde i 1734 trukket sig ud af slavehandelen på Guineakysten efter et nettotab på mere end 300.000 rdl.³

På trods af de store tab, var slavehandel ikke noget Danmark som handels- og kolonimagt kunne trække sig ud af. For hvis ikke Danmark opretholdt en slavehandel med transport af slaver fra Guineakysten i Afrika og til de danske plantager i Vestindien, kunne den profitable sukkerhandel i Vestindien ikke fortsættes. Hvis sukkerproduktionen ikke blev opretholdt, var der ingen grund til fortsat at være i besiddelse af en række forter og handelsloger på Guineakysten samt de tre danske vestindiske øer: St. Thomas, St. Croix og St. Jan. Hvis ikke man fortsatte med at opkøbe

1 Feldbæk 1986 p. 468.

2 Lauring 2010 p. 129-134.

3 Nørregaard 1986 p. 149-150.



Engelske skibe foran det danske fort Christiansborg på Guineakysten. Agten for det engelske skib ses nogle mindre europæiske og afrikanske både; man får et indtryk af brændingen og hvor livligt bådene kunne bevæge sig. Det krævede da også såvel træning som opmærksomhed at få bådene sikkert ind og ud gennem brændingen. Det store skib er formentlig et engelsk orlogsskib, da flaget, det fører, er "The Red Ensign". Fra midten af 1600-tallet var den engelske flåde delt i tre afdelinger: the red, the blue og the white, i 1864 blev denne opdeling så ophævet, hvorefter orlogsfåden fik "the white" yachtklubberne "the blue" og handelsflåden "the red".

Oliemaleri G. Webster ca. 1800. H&S.

English ships in front of the Danish fort Christiansborg on the Guinea coast. Astern of the English ship a few smaller European and African boats can be seen; one gets an impression of the breakers and how lively the boats were in the surf. Manoeuvring the boats safely in and out through the breakers did indeed demand a great deal of training and concentration. The big ship is probably an English naval vessel since it carries The Red Ensign. From the middle of the 17th century the English maritime fleet was divided into three sections: the red, the blue and the white. In 1864 this division was abandoned, and henceforth the navy got "the white", the yacht clubs "the blue" and the merchant navy "the red".

Oil painting: G. Webster around 1800. DMM.

slaver på Guineakysten, ville også en stor del af den store import af ostindiske tekstiler, som Asiatick Kompagni og en række private Københavnske redere stod for, falde bort, idet ostindiske stoffer var et af de væsentligste betalingsmidler i forbindelse med opkøb af slaver på Guineakysten. Dermed kunne hele fundamentet under den danske kolonihandel mellem Indien via Trankebar og Guineakysten til Vestindien og derfra hjem med sukker falde fra hinanden. Så tab eller ej, slavehandelen måtte fortsættes, og helst uden de store afbrydelser. Efter at Guineisk Kompagni havde leveret ansvaret for driften af forterne på Guineakysten tilbage til kongen, blev handelen med slaver i nogle år derfor opretholdt af Den kongelige guineiske Handelsdirektion for kongens egen regning, indtil man kunne finde en afløser for Guineisk Kompagni.

I forbindelse med at staten overtog handelen blev der den 12. maj 1777 udstedt en kongelig forordning med anvisning på, hvorledes de vestindiske øer skulle "mere end rigeligt blive forsynet med Slaver". I forordningen hed det, at handelen fra Guinea og til de vestindiske øer, skulle ske: "med Deres Kongl. Maystt. Egne eller andre Europæiske Undersaatters Skibe". Skibene skulle være bygget efter forordningen af 18. marts 1776 og skibenes styrmænd og øvrige mandskab skulle, så vidt det var muligt, bestå af landets undersåtter.

Danske ostindiske varer, der var hjemført med det formål at blive reeksporteret til Guinea for opkøb af slaver, kunne indføres toldfrit, men andre udenlandske varer, indført med samme formål, skulle erlægge en told på

2½ %. Det blev forbudt fremmede nationers undersåtter at sælge slaver på de danske øer i Vestindien, medens de slaver, der blev solgt fra danske skibe, skulle erlægge en told på 4 rdl. for hver mandsslave, 2 rdl. for kvinder og 1 rdl. for børn. Til gengæld fik undersåtter boende på de danske øer i Vestindien, mod speciel tilladelse, lov til at eksportere slaver til andre øer i Caribien.⁴

At skibene skulle være bygget efter forordningen af 18. marts 1776 indebar, at skibene skulle være bygget efter reglerne for defensionskibe. For at opbygge landets skibsværftsindustri, ikke mindst hovedstadens, bestemtes det i den forordning, at der skulle bygges en række skibe, der i krigstilfælde kunne aflaste orlogsflåden i forbindelse med f.eks. konvojering. Tegningerne til skibene skulle godkendes af Holmens fabriksmester, Henrik Gerner, og der var tale om ret store skibe bygget af svært tømmer, så de kunne medføre fra 12 til 14 kanoner, og velegnede for Guinea-, Vestindien- eller Ostindienfart. For at fremme bygningen af disse skibe, blev der indført en støtteordning, og da formålet med ordningen først og fremmest var at tilgodese hovedstadens skibsbyggeri, blev den højeste præmie givet til skibe, der var bygget netop der. Forordningen blev en succes, især for hovedstadens skibsbyggeri, og 24 af de i alt 25 defensionskibe, der blev bygget i årene 1777-82, blev bygget i København.⁵

4 Generaltoldkammeret 426.

5 Feldbæk 1997 p. 152-153.

Danske slavetransporter 1778-81:

	<i>slaver købt</i>	<i>slaver døde</i>	<i>døde i %</i>	<i>slaver solgt</i>
1778:				
CHRISTIANSBORG	304	43	14 %	261
FREDENSBORG	421	145	34 %	276
RIO VOLTA	472	101	21 %	371
1779				
ACCRA	429	2	0 %	427
CHRISTIANSBORG	592	40	7 %	552
1780				
NINGO	475	37	8 %	438
1781				
KAMMERHERRE SCHACK	450	50	11 %	400
GEHEIMERAAD GREGERS JUEL	298	112	38 %	186
I alt	3.441	530	15,4 %	2.911

I årene efter fortsatte den danske slavehandel, nu overtaget af Den kongelige guineiske Handelsdirektion.⁶

Et sidste skib afsendt af det gamle Guineiske kompagni, ELEONORA, der afsejlede fra København 9. august 1776, vendte hjem 26. december 1778 efter at have overført 300 slaver til Vestindien⁷, derefter overgik Guinea-farten til staten, der i årene efter afsendte de skibe, der fremgår af ovenstående oversigt over skibe, der besejlede Guinea og Vestindien i perioden mellem juli 1777 og maj 1781.

Alle skibene på nær to, var udsendt af Den kongelige guineiske Handelsdirektion, medens to KAMMERHERRE SCHACK og GEHEIMERAAD GREGERS JUEL, var udsendt af Den

kongelige grønlandske Handel. Sidstnævnte sendte også et enkelt skib, GREV BERNSTORFF, i fart direkte på kysten af Guinea.

Til gengæld fremgår det af Kommercekollegiets algierske søpasprotokoller, at der ikke var nogen af byens private redere, der havde den store lyst til at involvere sig i slavehandel. To skibe, DE JONGE FRIDERICH ejet af Frederick de Coninck og DEN DYDIGE SOPHIE ejet af J. Brown, blev dog sat i fart direkte på Guineakysten, hvor man udover at sejle forsyninger til de danske etableringer på kysten hjemførte guld og elfenben. Begge skibe returnerede hjem direkte fra Guinea uden at have været rundt om Vestindien med en slavelast.⁸

At de private redere ikke ønskede at involvere deres skibe i slavehandel, er forståeligt,

6 Green-Pedersen 1973 p.70-72, Hernæs 1998 p. 263-265.

7 Guineisk Kompagni 116.

8 Søpasprotokoller 1186.

Regnskaber danske slaveskibe 1777-79⁹:

<i>Skib</i>	<i>Afgang København</i>	<i>Udgifter</i>	<i>Indtægter – div. handelsvarer</i>	<i>Indtægter – slaver</i>	<i>Indtægter i alt</i>
CHRISTIANSBORG	11/4-1777	50.608 rdl.	10.569 rdl.	53.311 rdl.	
FREDENSBORG	13/9-1777	53.545 rdl.	4.746 rdl.	56.428 rdl.	
RIO VOLTA	3/11-1777	43.977 rdl.	6.560 rdl.	84.128 rdl.	
ACCRA	21/8-1778	76.417 rdl.	0	89.790 rdl.	
NINGO	12/12-1779	76.409 rdl.	0	92.540 rdl.	
Udgifter		300.956 rdl.			
Indtægter			21.875 rdl.	376.197 rdl.	398.072 rdl.

hvis man ser på nogle af de regnskabsoplysninger, vi har fra de skibe, Den kongelige guineiske Handelsdirektion sendte ud. Oplysningerne er nok noget mangelfulde, men så vidt som man kan stole på dem, ser de ud som i ovenstående tabel.⁹

De her opgjorte udgifter dækker kun indkøb af ladning i København, forsyninger og provisioner til forter og slaver samt udrustning til skibene. Dvs. hyre til mandskabet, forsikringer, reparationer, vedligeholdelse, afskrivning på skibe, samt betaling af told for indførte slaver i Vestindien er ikke medtaget. På indtægtssiden dækker posten "Div. handelsvarer" over salg af guld og elefantstødtænder, og her er salg af returlast fra Vestindien, fortrinsvis sukker, ikke medtaget.

Ifølge regnskabsoplysningerne var den samlede salgspris for slaverne på de fem rejser 376.197 rdl. Det er dog meget sandsynligt, at

salgsprisen for salg af slaver er opgjort i vestindisk kurant. Hvis det er tilfældet, så skal salgsprisen på slaver sænkes med 15-20 %, og dermed bliver salgsprisen ca. 320.000 rdl dansk kurant. Dertil kommer så salgsprisen for øvrige handelsvarer, 21.875 rdl., der er blevet solgt i København for dansk kurant. Dermed kommer samlede salgspris op på ca. 340.000 rdl., og det samlede overskud bliver på ca. 40.000 rdl. Derudover kommer så de ovennævnte udgiftsposter, vi ikke har oplysninger om, og tages de med, er der næppe meget tvivl om, at hvad angår selve slavehandelsdelen, så havde Den kongelige Guineiske Handelsdirektion næppe det store overskud på de fem rejser.

Hvis der var underskud, så var slavehandelen ikke det eneste sted, hvor statsmagten i disse år havde underskud på sin involvering i handelsvirksomhed. I 1774 havde Almindeligt Handelskompagni, der stod for handelen på Færøerne, Grønland og Finmarken, igen nogle år haft et så stort underskud, at sta-

⁹ Generaltoldkammeret 416, Generaltoldkammeret 1037.

ten var nødt til at træde til og købe de private aktionærer ud. Kompagniets aktiviteter blev derefter overtaget af Overskatte Direktionens bestyrelse med bestyrelsesmedlem og deputeret i økonomie- og kommercekollegiet Ernst Schimmelmänn som kompagniets nye leder.

I et forsøg på at løse problemet foreslog Overskatte Direktionen, dvs. Ernst Schimmelmänn, året efter, at staten overtog det gamle handelskompagnis forpligtigelser, hvori man også ville medtage det Altona baserede kompagni for sildefiskeri, hvis oktroj udløb i 1777.

Den nye statslige organisation skulle ifølge forslaget bestå af tre afdelinger: En afdeling, der skulle stå for den Færøske handel, samt torskefiskeri under Island, Færøerne og Finmarken. En – for handel på Grønland, samt hvalfangst i farvandene omkring Grønland, denne handel blev dermed udskilt fra den islandske handel. Endelig som den sidste, en afdeling for sildefangst i Øster- og Nordsøen, dvs. en afdeling der overtog det nedlagte Altona kompagnis forpligtigelser.

I forbindelse med oprettelsen af den nye organisation, blev det også besluttet, at organisationen som administrationsbygning skulle overtage Det almindelige Hospitals bygninger i Amaliegade samt en strækning langs med Toldbodgade, hvor kompagniet kunne indrette sig med værft, pakhuse og kaj anlæg.

Til at varetage organisationens mange opgaver inden for handel, hvalfangst og fiskeri, skulle der over en årrække leveres 20 større og mindre skibe i en størrelse fra omkring 240 tons og ned til ca. 30 tons.

I årene 1776-82 udsendte organisationen 123 skibe på farter i Nordatlanten, men på trods af en fangst på et par hundrede hvaler foruden torskefiskeri og almindelig handel kom kompagniet aldrig til at give overskud.¹⁰

Grundlæggelsen af Østersøisk-guineisk Selskab 1781

Med lukningen af Guineisk Kompagni og Almindeligt Handelskompagni var staten kommet i en situation, hvor den, for at holde sammen på det danske kolonirige, fra Nordatlanten til Indien, Afrika og Vestindien, havde været nød til at involvere sig i en række tvivlsomme og underskudsgivende forretningsforetagender, der krævede en stadigt større tilførsel af offentlige midler. Det var nok baggrunden for, at Ernst Schimmelmänn fremkom med en plan hvor staten, i ly af den højkonjunktur, der var opstået i forbindelse med Den Amerikanske Uafhængighedskrig (1775-83), hvor Danmark var neutral, samlede alle disse underskudsforetagender, i et stort samlet selskab – eller skraldespand, fristes man til at kalde det – hvor staten selvfølgelig var involveret – hvordan skulle man ellers skabe tillid til det, men hvor hovedparten af aktierne – og dermed også risikoen – blev tilbudt private investorer.

Kompagniet, der kom ud af den idé, blev grundlagt i 1781. Det skulle redde meget, eller udtrykt mere diplomatisk, favne vidt, og navnet blev derfor: Det kongelig Østersøiske og Guineiske Handels Selskab.

¹⁰ Schovelin 1899 bind 1 p. 141-142.

Bag oprettelsen af kompagniet lå også, i hvert fald for landets ledende embedsmænd som gehejmekabinetssekretær Over-Høegh Guldberg og Ernst Schimmelmann, der i 1782 avancerede til handelsminister, et ønske om at samle nogle af landets store handelskompagnier med fokus på både international og oversøisk handel og derved fremme København som handelscentrum. Drømmen, udover i dette tilfælde at sikre staten mod for store tab, var dermed også at skabe noget, der kunne sammenlignes med "duksen" blandt samtidens danske handelskompagnier: det succesrige Asiatisk Kompagni. Et kompagni, der havde tjent så mange penge på handel på Indien og Kina, at kompagniet i 1753-71 havde betalt ikke mindre end 465.000 rdl. for den rytterstatue, franskmændene Saly havde lavet af Frederik V, og som den dag i dag står på Amalienborg Slotsplads.

Oktrojen

Det ny kompagni fik, som nævnt i indledningen, en oktroj (kontrakt om overdragelse af handelsprivilegium), der var dateret den 5. juli 1781. Den kom til at løbe i 30 år, og i indledningen til oktrojen hed det, at man ønskede at fremme den danske involvering i den østersøiske handel.

Det at gøre København til centrum for udveksling af varer mellem Vesteuropa og Østersølandene var nu ikke nogen ny idé, og efter den svenske Karl XII's mange krige, deriblandt Store Nordisk Krig (1709-20) og det efterfølgende sammenbrud for det svenske østersørige, fik idéen ny næring. I 1730'erne havde den

københavnske viceborgmester og handelsmand Frederik Holmsted planer om et kompagni, der skulle skaffe København en central plads i handelen ud og ind af Østersøen, og de samme tanker lå bag oprettelsen af Grosrersersocietet i 1742. I oktrojen for Almindeligt Handelskompagni hedder det da også, at kompagniet i København skal have pakhuse, hvortil man frit kan indføre varer på den betingelse, at disse igen udføres: "saa at aldeles intet deraf her eller udi Rigerne forbliver"¹¹ De samme ideer dukkede op igen 150 år senere ved anlæggelsen af Københavns Frihavn.

Ifølge oktrojens indledning og §3 skulle aktiekapitalen i Østersøiske-guineiske Selskab være på 3 mill. rdl. For at give kompagniet en solid begyndelse indskød Kurantbanken 3 mill. rdl. Derefter skulle der udstedes 30.000 aktier med pålydende 100 rdl. pr. stk., som det så var op til kompagniets direktion at få afsat til private investorer.

For de 3 mill. rdl., der var skudt ind i foretaget af Kurantbanken, fik kompagniet fra de nedlagte grønlandske og guineiske handelsforetagender overdraget de likvide midler, der var tilbage fra de to kompagnier, deres udestående gæld, varelager, skibsbygningstømmer, Grønlandske Handels hus (tidligere Almindelige Hospital), Grønlandske Plads og skibsværft, og hele kajområdet fra Sankt Annæ over Frederiksgade til Vestindisk Handels Plads. De på pladsen beliggende pakhuse foruden et pakhuse, der var ved at blive opført, samt to pakhuse, som det var planlagt at op-

¹¹ Feldbæk 1986 p. 693.

føre, og som staten ville bekoste. Dertil kom så en lang række skibe fra det nedlagte Almindeligt Handelskompagni, samt skibene fra Den kongelige guineiske Handelsdirektion, i alt 37 skibe svingende i størrelse fra ca. 300 tons og ned til ca. 100 tons.

Såfremt alle ovennævnte likvide midler, pladser, kaj anlæg, bygninger og skibe skulle vise sig at være mindre værd end de 3 mill. rdl., staten havde lagt ud, ville differencen blive udbetalt kontant. Indtil det skete, ville et evt. tilgodehavende blive forrentet med 4 % pro anno. De 3 mill. rdl. var altså ikke et her og nu beløb, staten skulle have op af lommen, men et beløb staten skulle betale i en blanding af naturalier og penge, hvor det kontante beløb forfaldt til betaling på et senere tidspunkt og efter en nærmere udregning.

Udover de mange anlæg og skibe i København overtog handelselskabet også driften af forter og handelsløger på Guineakysten. Selskabet blev forpligtiget til at opretholde ro og orden på kysten, og være villig til at forsvare den danske stats ejendomsret til besiddelserne. For dette ville staten årligt til selskabet udbetale 25.000 rdl. i støtte.

I Europa havde Den amerikanske Uafhængighedskrig skabt en højkonjunktur som det neutral Danmark kunne udnytte, krigen foregik dog ikke kun i Amerika og på verdenshavene, men også i Afrika. På Guineakysten havde englænderne således ødelagt det hollandske fort i Accra, hvorved en af danskeres traditionelt værste konkurrenter var blevet stærkt svækket. I årene efter sluttede danskerne aftaler med alle kystbyerne mellem Accra

og Volta og to nye forter, Kongensten og Prinsensten, blev anlagt.¹²

I København fik selskabet, som led i den østersøiske del af firmaet, til opgave at holde København forsynet med korn, og hvert år ved vinterens begyndelse skulle der, ifølge den aftale der var indgået, i København være et lager på 30.000 tønner korn. Til hjælp for finansieringen af dette kornlager, gav staten et årligt tilskud på 5.000 rdl.

Derudover skulle selskabet, igen som led i den østersøiske afdeling, altid have et lager af østersøiske produkter til en værdi af 400.000 rdl. Således at man sikrede sig, at orlogsflåden og ikke mindst udenlandske handelskompagnier i København kunne købe østersøiske produkter til en rimelig pris. Til at finansiere et lager af østersøiske produkter blev der åbnet en kredit på 400.000 rdl. i Kurantbanken. Som yderligere støtte blev renten fastsat til kun 2 % pro anno, medens assurance for lageret kunne tegnes for ½ % pro anno. Både rente for lån og assurance ville blive godtgjort af Kurantbanken.

Selskabets bestyrelse kom til at bestå af seks medlemmer, hvoraf de tre var udnævnt af staten. De øvrige tre skulle så udnævnes af aktionærerne, men da de ikke var trådt til endnu, ville også de tre i første omgang blive udnævnt af staten. Når en af de tre sidstnævnte trådte tilbage, skulle de fem øvrige bestyrelsesmedlemmer, hvoraf de tre jo var udnævnt af staten, indstille to af aktionærerne til ny bestyrelsesmedlemmer. Af de to ville staten, der,

12 Justesen 1980 p. 393.



KONGEN AF ASSIANTHE, der her ses ud for København, var et slaveskib på ca. 220 tons, bygget i Finland og hjemkøbt til Danmark af Jeppe Prætorius. I årene 1797-1803 foretog skibet tre rejser med slaver fra Guinea til Vestindien. På første rejse leverede skibet 309 slaver i Vestindien og på sidste 240. I 1804 blev skibet solgt til et rederi i Arendal, og i 1807 blev det taget af englænderne og indbragt som prise til Falmouth, mandskabet blev sat i prisonen.

Gouache efter C.C. Parnemann. H&S.

KONGEN AF ASSIANTHE, which can be seen here off Copenhagen, was a slave ship of 220 tons built in Finland and purchased to Denmark by Jeppe Prætorius. In the years 1797-1803 the ship made three voyages with slaves from Guinea to the West Indies. On the first voyage the ship delivered 309 slaves in the West Indies and on the last voyage 240. In 1804 the ship was sold to a shipping company in Arendal, and in 1807 it was seized by the British and made a prize. The ship was sailed to Falmouth and the crew was imprisoned.

Watercolour based on C.C. Parnemann. DMM.

som det fremgår af ovenstående, havde et solidt greb om selskabets bestyrelse, så udnævne den endelige.

De tre medlemmer, der blev udnævnt af staten, var:

Ernst Heinrich Schimmelmann (1747-1831): medlem af overskattedirektionen og kommercekollegiet medlem af direktionen for Dansk vestindisk Handelsselskab Han havde, for en kort overgang omkring 1778, også været direktør i det nedlagte Guineiske Kompagni.

Christian Ditlev Reventlow (1748-1827): deputeret i økonomi- og kommercekollegiet.

Joachim Godske Moltke (1746-1818): deputeret i finans- og kommercekollegiet, direktør for Det kongelige Bibliotek samt Fonden ad Usus Publicus, stiftet 1765 med det formål at støtte kunst og videnskab.

De tre poster, der senere skulle overgå til aktionærerne, blev i første omgang besat af:

Grev Ferdinand Adam Moltke (1748-1820): kommandør og medlem af admiralitetskollegiet.

F.C. Trant (1793-98): etatsråd, kommitteret i økonomi- og kommercekollegiet, medlem af Kanalkommissionen, leder af Generalmagasinet, administrator i Dansk vestindisk Handelsselskab og en af direktørerne i Dansk vestindisk Handelsselskab.

Johan Friderich Heinrich (1730-1808): konferensråd og meddirektør i Dansk vestindisk Handelsselskab.

Af de valgte bestyrelsesmedlemmer havde Ernst Schimmelmann nogen handelsmæssig

erfaring, idet han ud over sit arbejde i statens tjeneste også var involveret i både skibsfart og plantagedrift på Vestindien, ligesom han var direktør for et sukkeraffinaderi i København. Derudover havde Johan Friderich Heinrich, der havde begyndt sin karriere som regimentsfeltskærer ved de danske styrker i Vestindien, sammen med Joachim Godske Moltke og F.C. Trant været medlemmer af direktionen for Den kongelige guineiske Handelsdirektion.

Den forretningsmæssige – og handelsmæssige erfaring blandt bestyrelsesmedlemmerne var altså noget begrænset, og medlemmerne var først og fremmest hentet blandt centraladministrationens topembedsmænd. Personer, der ikke alene skulle stå for overførslen af en række af statens ejendele fra Den kongelige guineiske Handelsdirektion til Østersøisk-guineisk Selskab, men som også havde det som deres arbejde, at sikre statens interesser frem for det ny selskabs aktionærer. Måske var det for at få den proces til at køre let og smidigt, at personer med praktisk viden fra international handel og søfart, hvoraf der i København i de år var rigeligt, ikke ses at have fået nogen pladser.

Et nyt handelsselskab eller statslig finansoperation?

Selskabets oktroj blev underskrevet den 5. juli 1781, men allerede den 1. maj samme år var der blevet "skiftet" mellem Kongelige guineiske Handelsdirektion, Almindeligt Handelskompagni og det ny Østersøisk-guineisk Selskab. De to førstnævnte selskabers værdier, bl.a. seks skibe på vej rundt via Guineakysten

Østersøisk-guineisk Selskabs aktiver

Aktiver. I alt overtog det ny selskab 37 skibe.

	<i>Rdl.</i>	<i>Mark</i>	<i>Skilling</i>
De blev sat til:	734.223	5	7
Varer til selskabet selv og varer klar til afskibning:	155.944	0	9
Skibstømmer til skibsbyggeri samt værftets inventar:	92.583	4	14
Muddermaskiner til brug for uddybning af havneløbet ud for selskabets havneplads samt syv transportpramme:	7.164	1	6
Inventar til skibene:	24.235	3	13
Udsendte skibsladninger, til kommission, tre til Guinea og to til Vestindien:	253.920	0	14
Forterne i Guinea med udsendte forsyninger og inventar:	99.252	5	0
I København fire pakhuse, pladser, skibsværft, havn og bradbænk:	250.000		
I alt:	1.617.324	3	15
Kontant udbetaling fra staten:	1.382.675	0	0
I alt:	3.000.000		

til Vestindien,¹³ blev på denne dato overtaget af det nye selskab – mod en fornuftig pris, skulle det vise sig – og derefter kunne man så få klarlagt, hvad staten så ifølge oktrojen skulle indskyde kontant.¹⁴

De resterende 1.382.675, som fremgår af ovenstående opstilling, fik selskabet udbetalt i rater, og mod 4 % pro anno, på det skyldige beløb.

Derudover fik selskabet de ovenfor nævnte 25.000 rdl. i årligt tilskud til drift af fortene samt 5.000 rdl. i tilskud til kornopkøb foruden en kassekredit på 400.000 rdl. til opkøb af østersøiske produkter.

Schimmelmann måtte dog indrømme, at de overdragne ejendele, til en bogført værdi på 1.617.324 rdl. nok var sat lidt højt. Det skal vi

vende tilbage til, men om det var for at kompensere for de opskruede værdier eller fremme salget af aktier til private investorer, så gik staten ind og købte 10.000 stk. af aktierne. Salget af de resterende aktier gik da også virkelig godt, for da tegningen åbnede, blev der solgt for 1.500.000 rdl. på de første to dage.¹⁵

I alt overtog selskabet skibe på tilsammen 4.019 kommercelæster.¹⁶ (Kommercelæst er udtryk for skibets bæreevne. Den blev sat til 2,7 tons, men sættes ofte som 2 tons. I denne artikel er den dog sat til 2,35 tons.)

Omkring halvdelen af skibene var bygget på Grønlandske Handels Værft, eller på andre af Christianshavns værfter. Dernæst var der en del, der var bygget på værfter i Hertugdøm-

13 Søpasprotokoller 1186.

14 Klem 1986 p. 21, Schovelin bind 2 p. 144.

15 Nørregaard 1986 p. 226.

16 Feldbæk 1986 p. 470-471, Klem 1970 p. 59 Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

Til at varetage handelen fik Østersøisk guineiske Handelsselskab, overdraget 37 skibe. Det drejede sig om følgende skibe, her nævnt med navn, størrelse samt, så vidt det er muligt, det år, de fik bilbrev (skibsbygningsattest).

	<i>Læster</i>	<i>År</i>	<i>Værft</i>
CHRISTIANSBORG	138	1777	Grønlandske Handels Værft
FREDENSBORG	138	1777	Grønlandske Handels Værft
RIO VOLTA	136½	1778	Grønlandske Handels Værft
ACRA	162½	1779	Grønlandske Handels Værft
NINGO	162	1779	Grønlandske Handels Værft
GREV BERNSTORFF	124	1779	-
CONFERENTS-RAAD STEMANN	128½	1778	København eller Eckernförde
SKATMESTER GREVE SCHIMMELMANN	116½	1776	Grønlandske Handels Værft
GREVE THOTT	118½	1777	Peter Applebys Værft
STATS-SECRETAIRE GULDBERG	128	1777	Grønlandske Handels Værft
GEHEIME-RAAD GREGERS JUEL	127½	1777	København eller Eckernförde
PRINTZ FREDERIKSHAAB	133	1779	Grønlandske Handels Værft
GREV SCHEEL	118½	1776	Peter Applebys Værft
GREV JOACHIM GOTSCHKE MOLTKE	129	1777	Grønlandske Handels Værft
BARON ERNST von SCHIMMELMANN	126	1777	Grønlandske Handels Værft
GENERAL HUTH	127	1778	Carl Wilders Skibsværft
KONGENS HAAB	122	1776	Grønlandske Handels Værft
JULIANÆ HAAB	123½	1777	Grønlandske Handels Værft
KAMMERHERRE SCHACK	127	1777	Carl Wilders Skibsværft
GEHEIME-RAAD STAMPE	123	1777	Fabritius & Wevers Værft
PRINTZ von BEVERN	159	1779	Grønlandske Handels Værft
HERTUG FERDINAND	158	1779	Grønlandske Handels Værft
ST. JAN	149	1779	Onrust van Ostens Værft
UPERNAVICK	77½	1779	Peter Applebys Værft
MARIÆ KIRKE	50	1746	Flensburg
STRAT DAVIS	51	1775	Hollandsk prise
GREV REVENTLOU	115	1781	Grønlandske Handels Værft
GREV ADAM FERDINAND MOLTKE	112	-	-
LASTDRAGEREN	90	1776	Grønlandske Handels Værft
TØNNINGEN	57	1779	Livorno
SLESVIG	57	1780	Arnæs
NEUSTADT	56	1780	-
KIEL	48	1780	Eckernförde
FRIDERICHSORT	57½	1781	Kiel
ECKERNFÖRDE	57	1781	Eckernförde
FRIDERICHSTADT	58	1780	Eckernförde
HELGOLAND	57½	1781	Eckernförde

merne, og et par enkelte, der var bygget i udlandet. Tre af skibene: GREV BERNSTORFF, GREV ADAM FERIDNAND MOLTKE og NEUSTADT, ved vi ikke noget om. De tre skibe kan næppe forandre meget i skibenes gennemsnitsalder, så ved overtagelsen havde Østersøisk-guineisk Selskabs skibe dermed en gennemsnitsalder på ca. 4 år.

Som det også ses af skibenes navne, drejede det sig om skibe, der tidligere havde været beskæftiget i sejlads på så forskellige områder som Guineakysten, Vestindien, Grønland, Nordatlanten samt Østersøen og indenrigsfart. De sidste otte var således en række mindre skibe, der var beregnet for et planlagt kanal Kompagni, der blev grundlagt og fik oktroj i 1782. At de skibe var med her, kunne tyde på, at man regnede med et meget tæt samarbejde mellem de to kompagnier.

Kanalkompagniet skulle varetage handelen mellem Nord- og Østersøen, via den ny Ejderkanal, der åbnede i 1784. I begge ender af kanalen skulle opføres pakhuse for toldfri opmagasinering af varer, og i København fik det ny kompagni til fri afbenyttelse overdraget: "det forhenværende Sœequæsthuis" med tilliggende gårde og havnekaj, og kompagniet blev dermed nabo til Østersøisk-guineisk Selskab. Kanal Kompagniet blev forpligtiget til at have egne skibe i fart, enten nybyggede eller indkøbte, så det er ikke usandsynligt, at de sidste otte skibe her på listen blev solgt til Østersøisk-guineisk Selskab for senere overdragelse til Handels og Kanalkompagniet.¹⁷ Endelig skal

det tilføjes, at skibet med navnet PRINTZ von BEVERN var opkaldt efter hertug Frederik Karl Ferdinand af Brunsvig-Lüneburg-Bevern. Indvandret tysk officer, der gjorde karriere i Danmark, hvor han bl.a. var militærguvernør over København. Von Bevern tilhørte kredsen omkring Høegh Guldberg og enkedronning Juliane Marie, så efter regeringsskiftet i 1784, hvor Høegh Guldberg gled ud, mistede von Bevern indflydelse og flyttede til Glücksborg Slot.

De 4.019 kommercelæster blev betalt med 734.223 rdl., det giver 183 rdl. pr. læst, og det var dyrt, meget dyrt! Fra årene omkring 1779 har vi en række byggeregnskaber for skibe bygget i København, og her ligger den gennemsnitlige byggepris omkring 143 rdl. pr. læst, og det er for nye skibe.¹⁸

Hvad angår prisen på brugte skibe, så købte det nedlagte Guineiske Kompagni i 1767 skibet FREDENSBORG på 139 kommercelæster. Skibet, ex PRINTZ CHRISTIAN, var bygget 15 år tidligere af Vestindisk-guineiske Kompagni, og i 1767 var prisen 5.226 rdl. Efter overtagelsen blev skibet istandsat for 1.064 rdl., og dermed kom den samlede indkøbspris for et sejlklart 15 år gammelt skib op på ca. 50 rdl. pr. kommercelæst.¹⁹ Så man forstår udmærket Ernst Schimmelmans bemærkning om at Den Kongelige guineiske Handelsdirektion nok havde solgt noget dyrt.

Nu var FREDENSBORG i 1767 også købt meget billigt, men man skal for en række af de skibe, der blev solgt til Østersøisk-guineisk

17 Feldbæk 1986 p. 745-746.

18 Klem 1986 bind 1 p. 182-183.

19 Lauring 1010 p. 111.



Slaveskibet FREDENSBORG, der var på ca. 325 tons, blev bygget 1777 på Grønlandske handels Værft på Christianshavn af skibsbygmester Erik Eskildsen. Skibet blev bygget til Den Kongelige guineiske Handelsdirektion, for hvem skibet udførte to rejser til Guinea og Vestindien. I 1781 blev det overtaget af Østersøisk-guineisk Selskab, for hvem det nåede en rejse og endelig i 1787 fulgte det med over i De Østersøisk-guineiske Entreprenører, for hvem det foretog en sidste rejse rundt om Guineakysten til Vestindien. FREDENSBORG, som det ses her, var et typisk slaveskib. Kulsejlene, der skulle skaffe frisk luft ned på slavedækket, er sat, en del af slaverne er oppe på dækket, og man kan tydeligt se barrikaden, der deler skibet midt over, så slaverne holdes adskilt med mændene ude foran og kvinder og børn agterude.

Farvelagt tegning 1788. Privateje.

The slave ship FREDENSBORG, which was approximately 325 tons, was built in 1777 at the Greenland Trade Department's Shipyard on Christianshavn by master shipbuilder Erik Eskildsen. The ship was built for the Royal Guinea Trade Department, for whom it made two voyages to Guinea and the West Indies. In 1781 it was taken over by the Baltic-Guinea Trading Company, for whom it made one voyage, and finally in 1787 it was transferred with the rest of the ships to the Baltic-Guinea Entrepreneurs for whom it made one last voyage round the Guinea coast to the West Indies. The FREDENSBORG, as can be seen here, was a typical slave ship. The wind sails, which were supposed to bring fresh air down to the slave deck, are in place, some of the slaves are up on deck and one can clearly see the barricade dividing the ship in the middle so the slaves are kept apart, with the men out in the front and the women and children abaft.

Coloured drawing, 1788. Privately owned.

Selskab, huske, at det var skibe, der havde været i fart på tropiske områder, og tjeneste i varmt saltholdigt vand med gode livsbetingelser for pæleorme sled hårdt på skibene. I 1790 blev det første orlogsskib TRITON kobberforhudet og fra 1792 fulgte Asiatisk Kompagni, som det første private rederi, efter og begyndte at kobberforhude sine skibe.²⁰ Hvis man sammenligner med udviklingen ude i Europa, var det egentlig ret tidligt, for hvor det første engelske orlogsskib H.M.S. ALARM, blev kobberforhudet i 1761, så begyndte East India Company først fra 1788 at kobberforhude sine skibe.²¹ I 1781 var der derfor ikke nogen af de skibe, Østersøisk-guineisk Selskab overtog, der var kobberforhudet.

De købte skibe havde, som nævnt ovenfor, en gennemsnitsalder på fire år. Så når det gælder indkøbsprisen, skal man nok også medregne, at en slaverejse i gennemsnit varede omkring et år og fire måneder. Det mest almindelige afrejetidspunkt fra København var juli/august eller november/december. En afrejse i en af de to perioder ville give en forventet hjemkomst omkring december eller maj.²² Så med nødvendig reparation og vedligeholdelse af skibene imellem rejserne måtte man kalkulere med, at en slaverejse brutto fra afrejse og til skibet igen var klar til afrejse og med afgang inden for den normale afrejse periode, ville varer ca. 2 år. En periode der meget nemt kunne blive længere, hvis uheld satte ind, eller købet

20 Feldbæk 1997, p. 137.

21 Sutton 2000 p. 42.

22 Gøbel 1982 p. 29 ff.

af slaver på Guineakysten ikke gik så hurtigt som planlagt. Da de slaveskibe, vi kender til, maksimalt gennemførte fire slaverejser, indbar det, at Østersøisk-guineisk Selskab havde betalt en meget høj pris for en række skibe, der ifølge statistikken, kun ville være i stand til at gennemføre to slaverejser mere. Det ville for skibe som f.eks. CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG, der med deres 138 læster indkøbt for 183 rdl. pr. læst betyde, at en købspris på ca. 25.000 rdl. pr. stk. skulle afskrives på kun to rejser, hvad gav ca. 12.500 rdl. pr. rejse. Dertil kom så nødvendige reparationer og vedligeholdelse, men selvfølgelig også efter de to slaverejser en salgspris. Hvis den har ligget omkring FREDENSBORGs i 1767 uden reparationerne, vil det sige, at udgifter for to rejser lå omkring ca. 28.000 rdl. med reparationer og vedligeholdelse, medens indtægterne var ca. 5.000 rdl.

Skibene var værdisat dyrt, og det samme gjaldt nok også for de øvrige ejendele, inventar og maskiner, der blev overtaget fra staten. Østersøisk-guineisk Selskab fik dermed nok en lang række begunstigelser, men det havde sin pris, idet selskabet til gengæld også fik "æren" af fra staten at overtage en lang række for staten uanvendelige ejendele. Årsagen til det var nok, at staten også havde andre hensigter end bare det at hjælpe selskabet på vej. Som grosserer M.L. Nathanson senere beskrev det: "Foruden det vestindiske Handelscompagnie oprettede man det Guineiske og Østersøiske Compagnie, og begunstigede det med de allerurimeligste Friheder" og forsætter han: "Compagniet blev stiftet af Regjeringen og var maaske tillige

en Finantsoperation”.²³ I en anden ældre beretning hedder det: “Alt sammen Effekter, som Overskattedirektionen paa denne maade fik realiseret til høie Priser.”²⁴

Efter at selskabet var kommet i gang, begyndte udbetalingerne af ratene på de 1.382.676 rdl. det kongelige Skatkammer skyldte Østersøisk-guineisk Selskab, og der var tilsyneladende brug for pengene. Den 22. april 1782 skrev direktionen til Det kongelige Skatkammer, at man den 22. februar anmodede om at få udbetalt 100.000 rdl. af det skyldige beløb. Man fik dog kun 30.000 rdl. og anmodede derfor om, til erholdelse af selskabets udgifter i denne uge, at få yderligere udbetalt 20- til 30.000 rdl.

Første maj 1782 skulle der falde 25.000 rdl. til at dække udgifterne ved forterne i Guinea. Det beløb blev der rykket for allerede den 16. maj. Den 7. august skrev direktionen igen til Det Kongelige Skatkammer og anmodede om yderligere 100.000 rdl. til dækning af udgifter. 7. september bad man igen om 100.000 rdl. til at dække udgifterne, medens man i skrivelse af 16. november kunne nøjes med 80.000 rdl. I alt afdrog Det Kongelige Skatkammer 773.387 rdl på gælden i perioden januar- december 1782, hvortil kom 17.933 rdl. i renter.²⁵

Juli 1782 skrev Kongelige Skatkammer til selskabet, om det ikke ville overtage et større parti ostindiske tekstilvarer, der befandt sig i

Amsterdam, og som skatkammeret var brændt inde med, formentlig fra det nu nedlagte Kongelige guineiske Handelsdirektions skibsfart på Guinea og Vestindien. Lageret var ikke med i de værdier, Østersøisk-guineisk Selskab fik overdraget ved sin oprettelse, men selskabet var ifølge sin oktroj forpligtiget til at overtage det, ligesom det, efter at det havde overtaget den danske slavehandel, nok var det eneste handelskompagni i Danmark, der kunne bruge de varer. Prisen for det hele var 22.901 rdl., men det syntes kompagniet var i overkanten og foreslog 22.000 rdl. rent. I oktober blev der indgået et forlig, og selskabet betalte 22.450 rdl.

Endelig var der også en opkrævning fra staten til Østersøisk-guineisk Selskab. Den vedrørte Den kongelige guineiske Handelsdirektion, idet det viste sig, at direktionens skibe CHRISTIANSBORG, FREDENSBORG, RIO VOLTA, ACCRA og NINGO i årene 1778-80 havde leveret 2.448 slaver i Vestindien uden at betale told for dem.

Tolden var ikke opkrævet, måske fordi slaverne blev overført for kongelig regning, og den enevældige monark skulle vel ikke betale told! Nu var slavehandelen, og dermed det skyldige toldbeløb overtaget af et privat selskab, og så mente man nok, at man kunne inddrive tolden. Østersøisk-guinesisk Selskab var dog af en anden opfattelse og mente ikke, at de skulle betale, da beløbet ikke var med i balancen fra 1781. General Toldkammeret fandt dog, at uanset det, så måtte regningen betales. Det endte med at Majestæten, der jo egentlig også var den, der skyldte pengene, ef-

23 Nathanson 1836 p.508.

24 Bruun 1901 bind 3 p. 482.

25 Skatkammeret nr. 149.

Budget for nyt havneanlæg i København

To savmøller:	44.000 rdl.
Flydebomme ved strømmen i lige linje ved værftet:	2.000 rdl.
De fornødne duc d'albers nedramning på strømmen.	4.500 rdl.
Opmudring i skibshavnen og ud for værftet inden for flydebommen:	81.980 rdl.
Indpæling, opfyldning, indhegning af en fornøden, plads til tømmeroplæg imellem Kastellet og Kalkbrænderiet:	92.200 rdl.
I alt:	224.680 rdl.

tergav selskabet beløbet, hvorved tolden aldrig blev betalt.²⁶

Havneanlæg og pakhus

Ifølge oktrojens § 4 og § 5 skulle der, for at give selskabet en så god basishavn som muligt, igangsættes et større havne- og pakhusbyggeri. Havnekajen foran selskabets kaj- og værftsområde i Toldbodgade skulle opmudres, eller måske snarere uddybes. Ude i havneløbet skulle der nedrammes duc d'alber (fortøjningspæle), ligesom selskabets område skulle afgrænses med flydebomme. Direktionen gik derfor i gang med at opstille et budget over det forventede arbejde, og i juni 1782 kunne man til Det kongelige Skatkammer indlevere en: "Extract" over det kongen ifølge oktrojen havde lovet at "istandsætte og indrette", og hvad disse Indretninger efter de derover forfattede "Overslage ville koste", der var budgetteret som vist ovenfor.²⁷

26 Skatkammeret nr. 149.

27 Skatkammeret nr. 149

Så var der pakhusene. Ifølge oktrojens indledning var der jo det pakhus, der: "næste aar skulde opføres paa et beqvemt Stæd ved Skibshavnen".²⁸

At få rådighed over pakhuset var en vigtig forudsætning for, at selskabet kunne handle og opmagasinere de store lagre af korn og østersøiske varer, som selskabet ifølge sin oktroj var forpligtiget til at have liggende i Københavns Havn. Det første pakhus, det nuværende Gule Pakhus, var allerede overtaget. Det var tegnet af G. E. Rosenberg og oprindeligt opført til firmaet de Coninck & Reiersen. De havde dog ikke brug for det, men udlejede det til Grønlandske Handel, der brugte det, indtil det kompagni omkring 1780 samlede sine aktiviteter omkring Grønlandske Handels Plads på Christianshavn, hvor Grønlandske Handel havde haft et område siden 1747.

Inden Grønlands Handel forlod området omkring Toldbodgade, bestilte de hos arkitekten C. F. Harsdorff endnu et pakhus, Det blå Pakhus opført i 1781-83. Endelig var der

28 Feldbæk 1986 p. 470.



Langs med Københavns havneløb og Toldbodgade ligger endnu de pakhuse, der blev opført i slutningen af 1700-tallet til en række af de oktrojerede kompagnier. T.h. ses Vestindisk Pakhus, opført 1780-81 til Vestindisk Kompagni, Det gule Pakhus opført 1777-79 til de Coninck & Reiersen, der lejede det ud til Grønlandske Handel, og endelig det blå Pakhus, opført 1781-83 til Østersøisk-guineisk Selskab. Det ses også, at Vestindisk- og Det blå Pakhus er ens, bortset fra krantårnet på Vestindisk Pakhus. Det skyldtes at Vestindisk Pakhus skulle kunne opbevare kaffe, medens det blå Pakhus fortrinsvis var til korn, og korn tåler bedre end kaffe at blive losset i dårligt vejr med regn.

Foto: Kirsten Jappe 1997 for H&S.

The warehouses, which were constructed at the end of the 18th century for several of the chartered companies, still lie along the Copenhagen harbour-entrance and Toldbodgade. On the right is the West Indian Warehouse, constructed in 1780-81 for the West Indian Company, the Yellow Warehouse, built in 1777-79 for de Coninck & Reiersen, who rented it to the Royal Greenland Trading Company, and finally the Blue Warehouse, built in 1781-83 for the Baltic-Guinea Trading Company. As can be seen in the picture, the West Indian Warehouse and the Blue Warehouse look alike except for the crane tower on the West Indian Warehouse. This is because the West Indian Warehouse was designed to store coffee while the Blue Warehouse was mainly for corn and the latter can better tolerate being unloaded in rain and bad weather.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.



Korn tørringsmagasinet, der blev opført i årene omkring 1783-85, var budgetteret til omkring 53.000 rdl. Arkitekten var ingeniørofficeren H.E. Peymann, og det blev opført af Hofmurermester og brandmajor Pfaltz. Oprindeligt blev det opført som adskilte pakhuse, der tilsammen kunne rumme de 30.000 tønder korn, selskabet ifølge sin oktroj var forpligtiget til at have på lager. I 1787 fulgte pakhuset med over til De Østersøiske-guineiske Entreprenører, der havde det et par år. I 1885 blev de to pakhuse forbundet med en tre fags mellembygning, siden blev det overtaget af DFDS, og i dag er det ombygget til Admiral Hotel.

Foto Kirsten Jappe 1997 for H&S.

The grain-drying store, which was constructed around the years 1783-85, was budgeted at about 53,000 rix-dollars. The architect was an engineering officer called H.E. Peymann, and it was built by Royal Master Builder and Fire Major Pfaltz. It was originally built as separate warehouses, which together had room for the approximately 16.500 hectares of corn that the company was obligated to have in store according to its charter. In 1787 the warehouse was transferred with the company to the Baltic-Guinea Entrepreneurs who owned it for a couple of years. In 1885 the two warehouses were joined by a three-bay middle building and later it was taken over by DFDS. It has been rebuilt and today it is the Admiral Hotel.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.

så det sidste pakhuis, Korntørringsmagasinet opført i årene efter 1782, egentlig to pakhuse, der ved en mellembbygning i 1885 blev bygget sammen, tegnet af ingeniørofficeren H.E. Peymann og opført af hofmuremester og brandmajor Pfaltz.²⁹

Da Østersøisk-guineisk Selskab i sommeren 1781 overtog området, var man ved at opføre Det blå Pakhus og skulle i gang med at opføre Korntørringsmagasinet. Det var baggrunden for direktionens skrivelse til Det kongelige Skatkammer fra februar 1783, hvori det berettes, at i juni 1782 havde Harsdorff fået anvist de første 50.000 rdl. til opførelsen af Det blå Pakhus, men i de hektiske krigsår steg priserne på alt, også byggematerialer, så derfor måtte direktionen her i februar året efter venligst anmode Kongelige Skatkammer om et tilskud på yderligere 10.000 rdl. til byggeriet. Man kunne dog også meddele, at byggeriet forløb planmæssigt, og at pakhusesets mure nu var bygget op til 2. etage, medens gavlene var ført op til 3. etage.³⁰

Om Korntørringsmagasinet hed det i samme skrivelse, at hofmuremester Pfaltz nu havde fået udbetalt først 10.000 rdl. og derefter 26.000 rdl., og at pakhuset i øvrigt var budgetteret som følger:

Ved kontraktens underskrivelse:	10.000 rdl.
Når hele grunden er færdig:	26.000 rdl.

29 Faber 1989 p. 405.

30 Skatkammeret nr. 149.

Derefter fulgte i aftalte rater af 5 eller 6.000 rdl. en yderligere betaling på i alt 27.600 rdl., og dermed var pakhuset i alt budgetteret til 63.600 rdl. Så hvis byggeriet ellers har fulgt planen, betyder det, at byggegrunden her i februar 1783 var klargjort til det efterfølgende byggeri.³¹

Østersøisk-guineisk Selskab 1781-82

Det første skib, der blev afsendt af Østersøisk-guineisk Handelselskab, var slaveskibet NINGO, der afgik fra København i juni 1781 mod Guinea og Vestindien. I de efterfølgende seks år fulgte så en lang række skibe i fart på Guinea, Vestindien, Ostindien, Østersøen samt inden for Europa. Her vil vi dog nøjes med at se på den del af farten, der gik fra København via Guinea til Vestindien. Hvor mange rejser, det drejede sig om, er lidt usikkert, da der er nogen uoverensstemmelse mellem de forskellige lister, der optræder i både kilder og litteratur. Jeg har valgt at medtage de skibe, der i årene før 1781 blev afsendt af Den kongelige guineiske Handelsdirektion, men hvis hjemkomst ligger i sommeren 1781. Dermed er det første skib ikke NINGO, men slaveskibet RIO VOLTA, der afgik fra København i april 1780, og vendte hjem oktober 1781 dvs. efter at Østersøisk-guineisk Selskab havde overtaget farten. Sidste skib bliver JULIANEHAAB, der afrejste i oktober 1786 og vendte hjem august 1788. Dermed når jeg frem til at Østersøisk-guineisk Selskab i alt afsendte 41 skibe

31 Skatkammeret nr. 149.

på rundreisen København – Guineakysten – Vestindien – København.

De første rejser, selskabet udførte, gik godt. Vi har et regnskabsuddrag fra rejserne, der viser det økonomiske resultat fra fire af de første skibe, der blev sendt af sted, nemlig GREV SCHEEL, PRINTZ von BEVERN, GEHEIMERAAD STAMPE og GEHEIMERAAD GREGERS JUEL. I juni 1782 kan direktionen således meddele, at GREV SCHEEL, PRINTZ von BEVERN og GEHEIMERAAD STAMPE er returneret med last fra Vestindien. Overskuddet fra de tre skibes rejse var så godt, at de, der havde aktier eller andele i ladningen, hvoraf Det kongelige Skatkammer havde 150 stk. á 150 rdl. pr. stk., kunne forvente et udbytte på 200 rdl. pr. aktie eller i alt 30.000 rdl.³²

I juni 1783 fik interessenterne så nyheden om at GEHEIMERAAD GREGERS JUELS rejse ikke var gået helt så godt. I modsætning til de tre andre, der havde været i direkte fart mellem København og Vestindien, havde GEHEIMERAAD GREGERS JUEL været rundt om Guineakysten efter slaver: "Dette Skib har haft meget Vanhæld: Foruden at det næsten et helt år har maattet opholde sig paa Kysten ved Negernes Indsamling og der mistet en stor Deel af sin Equipage, ere og paa Overfaerten derfra til Vestindien over 200 af de indsamlede negere døde, saa at de overblevne, som størstedeles være syge og i slet Tilstand, ikke nær har været tiltrækkelige til at balancere Beløbet af Retour ladningen, hvilket alsa, Commisnairerne på de Danske kolonier i Vestindien

har maattet trassere (trække, min anm.) paa vores Handel."³³

Ikke nok med det, men på hjemrejsen fra Vestindien løb skibet i februar måned på vej over Atlanten ind i en svær storm, fortsætter beretningen. Skibet sprang læk, der stod otte fod vand i lasten, hvad gik ud over returladningen, idet en stor del af sukkerlasten smeltede, medens kaffebønnerne fra kaffelasten blev skyllet bort. Skibet var ved at forlise, og for at rette op på det, røg alle kanonerne over bord, hvorefter det nåede frem til Falmouth, hvor den resterende del af lasten blev taget ud, og skibet undergik nødvendig reparation. Skibet var dog i en forfatning, så det blev besluttet at overdrage skibet og den resterende del af ladningen til en mægler, så det kunne blive solgt.

I marts 1784 forelå så det endelige regnskab for de fire rejser, og resultat blev som ses i tabellen side 83.³⁴

Om GREGERS JUELS store tab, hed det i indberetningen fra selskabets direktion til Det kongelige Skatkammer, at man havde overdraget: "Ladningens Forhandling og Regningens Opgørelse derover til Mæglerne De Herr. Winther & Jürgensen, til hvem det maatte behage de Interessenter, som haver assureret, at henvende sig, for at erholde den desangaaende fornødne Oplysning."

Nu var tabet for den enkelte investor nok til at overskue, for som nævnt ovenfor var det samlede overskud for de fire rejser på 120.003 rdl. Da Kongelige Skatkammer ifølge regnska-

32 Skatkammeret nr. 149.

33 Skatkammeret nr. 149.

34 Finanskollegiet nr. 1107.

Regnskab for de fire rejser

GREV SCHEEL på en rejse fra Altona til den franske ø Guadeloupe i Vestindien havde en gevinst på:	59.300 rdl.
PRINTZ von BEVERN havde på en rejse fra Marseilles til Cap Frances på St. Domingo og St. Thomas en gevinst på:	49.000 rdl
GEHEIMERAAD STAMPE havde på en rejse fra København til Guadeloupe og St. Thomas en gevinst på:	49.200 rdl.
Og endelig havde GEHEIMERAAD GREGERS JUEL på en rejse fra København via Guineakysten til Cap Frances på St. Domingomed 186 slaver et tab på:	(37.497 rdl.)
I alt blev der dermed på disse tre rejser tjent:	157.500 rdl.
Derfra skal trækkes tabet på den sidste rejse og nettogevinsten blev dermed:	120.003 rdl.

bet sad på halvdelen af anparterne, tilkom der denne institution 60.001 rdl, hvortil kom et indskud på 500 aktier a 150 rdl. eller 75.000 rdl. I alt skulle kongelige skatkammer dermed modtage 135.001 rdl. 2 mark 3 skilling. Da skatkammeret havde modtaget 135.000 i forskud, var der tilbage 1 rdl. 2 mark 3 skilling, "hvorover efter Behag kan disponeres" som det afsluttende hedder i regnskabet.³⁵

Selskabet var i gang, tilsyneladende gik det godt, og fra årsskiftet 1782-83 har vi en opgørelse over Østerøsiske-guineiske Selskabs over-

35 Skatkammeret nr. 149.

Overskud de første år

1781 vunden:	165.658 rdl.
1782 vunden:	715.927 rdl.
I alt var der dermed tjent:	881.585 rdl.

Ekstraordinære indtægter

Indtægter i form af afdrag på gælden i Kurantbanken:	773.387 rdl.
Støtte til driften af forterne på Guineakysten:	50.000 rdl.
Støtte til opkøb af korn:	10.000 rdl.
Støtte til betaling af renter og assurancefor et lager af østersøiske varer:	20.000 rdl.
Renter 4 % af gælden på 1.382.675	
Her beregnet med det halve beløb:	27.653 rdl.
I alt:	881.040 rdl.

skud for de første to år. Opgørelsen er meget kortfattet (se 'Overskud de første år')³⁶

Det så jo egentligt meget pænt ud, men til gengæld ved vi jo også, at selskabet i samme periode havde meget store ekstraordinære indtægter (se 'Ekstraordinære indtægter').

Hvoraf man måske kan konkludere, at det nok ikke var helt så flot, som det så ud. For fraregnet ekstraordinære udgifter, så viste selskabets driftsregnskab for årene 1781-82 at det nok mere lige balancerede, end det gav overskud.

36 Johan Bülow 75 C 10.

Skibe tilgået Østersøisk-guineisk Selskab i løbet af 1782-83:

	<i>Læster</i>	<i>Byggeår / indkøbt</i>	<i>Værft</i>
NORSKE LØVE	165	1782	Østersøisk-guineisk Værft
GEHEIMERAAD MOLTKE	162½	-	-
GREVINDE SCHIMMELMANN	133	købt 1782	Holland
GEHEIMERAAD NUMSEN	98½	købt 1782	Holland
GEHEIMERAAD RABE	139	købt 1782	Amsterdam
GEHEIMERAAD ROSENCRONE	120	købt 1783	Danzig
GEHEIMERAAD ROSENKRANTZ	132	købt 1783	Holland
GREVINDE WEDEL	124	-	-
ADA	58	1783	Østersøisk-guineisk Værft
GEHEIMERAAD SCHACK RATHLOU	127	-	-
SKATMESTER SCHIMMELMANN	174	1786	Østersøisk-guineisk Værft
GLÜCKSTADT	58	1782	Østersøisk-guineisk Værft
ADMIRAL GREV MOLTKE	119	1782	Østersøisk-guineisk Værft
ADMIRAL KAAS	130	1783	Østersøisk-guineisk Værft

I løbet af 1783 voksede kompagniets aktiviteter. Der blev indkøbt for 200.000 rdl. østersøiske kornvarer, eller omkring 86.000 tønder. Ekspeditionerne til Guinea, Vestindien og Ostindien kostede i alt 2.250.000 rdl., og der blev bygget nye skibe for i alt 400.000 rdl. Som det fremgår af ovenstående.³⁷

På nær SKATMESTER SCHIMMELMANN er alle ovennævnte skibe leveret før 31. december 1783 og er dermed med i ovennævnte opgørelse på i alt 400.000 rdl. Det vil sige, at Østersøisk-guineisk Selskab i årene 1782-83 fik leveret i alt 1.566 kommercelæster for 400.000 rdl. Hvilket giver 255 rdl. pr. læst. At Østersøisk-guineisk Selskab skulle have købt og bygget skibe i perioden 1781-83 til en pris

af 255 rdl. pr. læst lyder ikke sandsynligt. Med udbruddet af Den amerikanske Uafhængighedskrig blev flere af de krigsførende magters handelsskibe nærmest forment adgang til verdenshavene, og rederne i de pågældende lande søgte derfor at sælge deres skibe. Prisen på "second-hand" tonnage faldt betydeligt, hvad medførte, at et større antal udenlandsk byggede skibe blev hjemkøbt til den danske handelsflåde, medens flere af de Københavnske værfter måtte lukke, ligesom produktionen af defensionsskibe ophørte i 1785.³⁸ Det er derfor også mest sandsynligt at de 400.000 rdl. ikke kun dækker indkøb og bygning af skibe, men også udgifter til reparation og vedligeholdelse. Vi ved således at f.eks. sluppen ST. HELENA

37 Schovelin 1899 vol. 1 p. 127, Nathanson 1836 p.545.

38 Feldbæk 1997 p.154-155.

Generalbalance 1783

29 skibe til Guinea med ladningsværdi til:	1.282.489 rdl.
13 skibe til Vestindien:	586.415 rdl.
1 skib til Ostindien:	881.585 rdl.
Ladninger i alt:	2.212.928 rdl.

i 1782 blev ombygget,³⁹ og det er derfor sandsynligt, at omkostningerne ved denne ombygning er medtaget i de ovennævnte 400.000 rdl.

Ifølge oktrojens § 37 skulle Østersøisk-guineisk Selskab fra udgangen af 1783 udarbejde en årlig generalbalance. Af selskabets første balance fra 1783 fremgik det, hvad var udsendt (se ovenstående):

Af ovenstående balance fremgår det, at den gennemsnitlige værdi af en ladning til Guinea kostede 44.465 rdl. Blandt de varer, selskabet den 1. maj 1781 købte fra Den kongelige guineiske Handelsdirektion, var også skibsladninger til tre Guineafarer og to Vestindienfarer i alt altså til fem rejser. Lageret blev købt for 253.920 rdl., hvad gav 50.780 rdl. pr. skibsladning, eller ca. 6.315 rdl. mere, end de ovennævnte ladninger.

Samlet giver det en overpris på omkring 30.000 rdl. Det er så beregnet ud fra priserne, som de så ud i 1781, men i de efterfølgende år havde de varer, der blev sendt ud med de dan-

Henlagt til kapitalfondets forhøjelse

Ifølge oktrojens § 37:	500.000 rdl.
Afskrevet på skibene:	124.065 rdl.
Uddelt udbytte til interessenterne:	200.000 rdl.
Overskud i alt:	824.065 rdl.

ske slaveskibe, hvad enten det gjaldt handelsvarerne eller varer til provision, været udsat for en del prisstigninger, og regnes de med, er en overpris på 30.000 rdl. nok lavt sat.

Oktrojens § 37 meddelte også, at alt, hvad der var ud over 6 % fortjeneste, skulle overføres til forøgelse af Interessantselskabets Fond (egenkapital). Balancen for 1783 viste et pænt overskud, det blev fordelt som vist herover.

I 1782 havde selskabet yderligere tilbagekøbt 10.000 af statens aktier for 1 mill. Rdl., som skulle betales i afdrag mod 1 % pro anno. De 200.000 rdl. var altså samlet udbytte til 20.000 aktier, og selskabet gav dermed et udbytte på 10 %.⁴⁰

Det så pænt ud, men på den anden side af Atlanten, hvor en ny nation kæmpede for sin frihed, var en udvikling sat i gang, der i løbet af få år skulle forandre den internationale handels situation og det økonomiske grundlag, der havde været baggrunden for oprettelsen af selskabet.

39 Klem 1970 p. 62.

40 Schovelin 1899 vol. 1 p. 127.



Ægteparret Johan Friderich og Bertha Heinrich tilhørte, med hus i Amaliegade og lystgård nord for København, byens absolutte overklasse. Det havde dog ikke altid været sådan. Johan Friderich, der var født i 1730, var begyndt betydeligt mere beskedent, idet han i årene 1757-69 havde været regimentsfeltkærer på St. Croix. Derfra var han så avanceret til kommerceintendant og medlem af regeringsrådet i Vestindien. I 1777 blev han etatsråd og to år efter direktør for Dansk vestindisk Handelsselskab. Et job han udførte så godt, at han blev udnævnt til konferensråd.

I 1700-tallets standsbeviste samfund er Johan Heinrich dermed et af de eksempler vi har, på de mennesker, der fra en beskedent begyndelse alligevel formåede at nå samfundets top. Det skete dog oftest gennem en karriere inden for søfart og handel og ofte i forbindelse med en tur rundt om kolonierne.

Ikke alle faldt dog for det; i en ældre skildring kalder Louis Bobé således Johan Heinrich for en "opkomling", og heller ikke C.W. Eckersberg, der har malet portræterne, ser ud til at være imponeret – specielt ikke af hustruen Bertha!

Oliemaleri C.W. Eckersberg 1806. H&S.



The couple, Johan Friderich and Bertha Heinrich, had a house in Amaliegade and a country house north of Copenhagen and were members of the city's decided upper class. Johan Friderich, who was born in 1730, had had a much more humble start in life, as he was a regimental barber-surgeon on St. Croix. From there he advanced to commercial steward in the Supply Corps and member of the governing council in the West Indies. In 1777 he became titular Councillor of State and two years later director of the Danish West Indian Trading Company, a job he carried out so well that he was appointed Privy Councillor ("konferensråd"). In the class-conscious society of the 18th century Johan Heinrich was thus an example of a man of humble origins who, despite everything, still managed to climb to the peak of society. However, these examples mostly occurred as a result of a maritime and commercial career and often by way of service in the colonies. Nonetheless, not everybody was taken in; for example in an older description Louis Bobé calls Heinrich an "upstart", and C.W. Eckersberg, who painted the portraits, does not seem to be impressed either – especially not with Heinrich's wife Bertha!

Oil painting: C.W. Eckersberg 1806. DMM.

Højkonjunktoren vender

19. oktober 1781 overgav den engelske general Charles Cornwallis sig ved Yorktown i Virginia til en kombineret styrke på 9.000 amerikanere og 6.000 franskmænd. Cornwallis 6.000 britiske soldater fik dog lov til at forlade byen under flyvende faner og under afspilning af sangen: "The World turned upside down". At jorden var stillet på hovedet, var jo sandt nok, for de amerikanske oprørere havde, ganske vist med hjælp fra Frankrig, vundet en afgørende sejr over det britiske verdensrige. Det var nu kun et spørgsmål om tid, før den øvrige verden skulle hilse på et nyt og selvstændigt USA.

Marts året efter fik England ny regering. Premierminister Lord North blev væltet, og en ny regering under Charles Wentworth tog over. Med dét regeringsskifte begyndte krigens afslutning for alvor at rykke nærmere. Når krigen blev afsluttet, ville normaltstanden vende tilbage, hvilket ville indebære, at Danmarks fordelagtige position, som neutral handelsnation i et Europa opslugt af krig, ville ophøre. De store handelsflåder fra England, Frankrig og Holland ville igen kunne sejle risikofrit på verdenshavene, og Danmark skulle igen til at konkurrere på lige fod med de andre.

I København var man fuldt ud klar over, at man efter en højkonjunktur var på vej ind i en periode, hvor det for en tid ville være "upside down", og da man i april 1782 fik nyheden om regeringsskiftet i England, begyndte aktiekurserne da også at falde. Asiatisk Kompagni fra 1810 til 1780 medens Østersøisk-guineisk Selskab faldt fra 150 til 148.

I september bredte usikkerheden sig yderligere, idet firmaet de Coninck & Reiersen satte 63 aktier i Vestindisk Handelsselskab til salg til kurs 740. Ultimo juni havde de aktier svinget omkring kurs 916-910, og betalingen, meddelte sælgeren, skulle være kontant. Nogle af aktierne blev dog solgt på kredit, men mod kaution, og så var kursen også 815.⁴¹

I april 1783 blev der i Versailles sluttet fred. Otte års kamp for frihed var forbi, og de 13 amerikanske kolonier fik deres selvstændighed. Udover at fastholde Canada, der så sandelig også skulle bruge forbindelsen til London for at sikre sig, at det ikke blev opslugt af det fremstormende USA, vendte det britiske kolonirige fremover opmærksomheden mod syd og øst mod Afrika, Indien, New Zealand og Australien.

De franske, hollandske, og til dels også de engelske, handelsskibe havde, af frygt for fjendens kaperskibe, igennem hele krigen været spærret inde i hjemlandets havne. Nu var havene igen frie, og tungt lastede stævnede de ud. I takt med, at de nåede frem, blev lagrene i de oversøiske havne i f.eks. Indien oversvømmet med europæiske varer til stærkt faldende priser. Også den franske handelsflådes skibe vendte tilbage, og dermed blev forbindelsen mellem Frankrig og de franske øer i Vestindien genoprettet. Snart efter blev andre landes skibe udelukket fra at handle på de franske øer, hvad medførte, at mange danske skibe i stedet søgte til havnene langs med USA's østkyst. Det var de danske skibe ikke ene om, så

41 Schovelin 1899 vol 1 p. 15.



Københavns inderhavn 1796. Det er under højkonjunkturen skabt af Revolutionskrigene, så havnen er fyldt godt op med skibe. T.h. ses Holmen med en række af flådens aftaklede skibe samt den senere nedrevne mastekran på Christiansholm. T.v. ses de endnu ikke sammenbyggede pakhuse, der tilsammen udgjorde Korn tørringsmagasinet, Det blå- eller Vestindisk pakhus, og endelig det i 1958 nedrevne Kieler Pakhus, der oprindeligt bestod af to fløje, hvoraf den ene lå vinkelret på havnekajen.

Gouache af T.E. Lønning. Københavns Museum.

Copenhagen's inner harbour 1796. It is the period of economic boom created by the French Revolutionary wars, so the harbour is rather full of ships. On the right is the Royal Dockyard (Holmen) with a number of dismantled naval vessels as well as the mast crane on Christiansholm which was later pulled down. To the left are the warehouses not yet joined which together made up the grain-drying store, the Blue or West Indian Warehouse, and finally the Kieler Warehouse, which was pulled down in 1958 and which originally consisted of 2 wings, one of which was at a right-angle to the harbour quay.

Watercolour by T.E. Lønning. Museum of Copenhagen.

også i USA skete afsætningen af de europæiske varer til stærk faldende priser. Returlast var det næsten umuligt at få, og hvis det lykkedes, var det gerne til priser, der ikke var værd at tale om.

For den danske handel på Vestindien var det en katastrofe. I 1782 var der udklareret 217 skibe fra København til Vestindien, foruden dem der gik til Vestindien via Guineakysten. Dertil kom 24 store skibe, der havde sejlet vestindiske varer fra de franske øer via St. Thomas til København og Altona. De udgående varer fra København til St. Croix nåede det år en værdi af 583.574 rdl., medens returvarerne fra St. Croix til København nåede op på en værdi af 2.339.154 rdl. I 1784 var antallet af udklarerede skibe faldet til 46, og der var ikke mere nogen skibe, der sejlede franske varer via St. Thomas til Danmark.⁴²

Den handelshøjkonjunktur, der var bygget op omkring krigen og den danske neutralitet brasede sammen. I løbet af få år faldt importen med omkring 30 % og importen med ca. 50 %, medens Københavns handelsflåde, der under højkonjunktoren var vokset fra ca. 13.000 til ca. 18.000 kommercelæster, faldt med ca. 6.000 læster.⁴³ Den eneste handelsrute, der slap nogenlunde igennem krisen, var Asiatisk Kompagnis tehandel på Kanton. Det var dog en stakket frist, for i august 1784 fik den engelske premiereminister William Pitt gennemført en toldnedsættelse på te, og fra august året efter blev importtolden på te nedsat fra 106 %

til 12½ %. På fem år faldt den kontinentale europæiske teimport, hvis grundlag for en stor del var reeksport ved at smugle teen ind i England, fra 16.651.000 engelske pund i 1784-85 til 2.291.000 i 1790-91. Samtidigt steg den engelske import fra 10.583.000 til 22.369.000 engelske pund.⁴⁴

Det hjalp ikke på situationen, at det i maj 1783 blev afsløret, at bogholderen, kassereren og fuldmægtigen ved Asiatisk Kompagni havde begået bedrageri for op imod ½ mill. rdl. I dagene efter fik man yderligere meddelelsen om, at bogholderen var stukket af til Sverige, medens kassereren havde druknet sig i Sct. Jørgens Sø.⁴⁵

Senere samme måned blev der efter kongelig kabinetsordre åbnet en kredit på 600-800.000 rdl. i Kurantbanken, der kunne bruges til støtteopkøb af aktier i Asiatisk Kompagni samt i Vestindisk Handelsselskab, der var hårdt ramt af krisen inden for den vestindiske handel.

Også flere andre af de store københavnske handelskompagnier kom i vanskeligheder i løbet af 1783, og også her trådte staten til med lån, så de kunne klare sig gennem fredskrisen. I alt udlånte staten via Kurantbanken 2.116.000 rdl. i løbet af 1783 til private handelskompagnier. For at dække det beløb lånte staten i udlandet 889.000 rdl., medens man for de sidste 1.227.000 rdl. valgte at udvide seddelomløbet med et tilsvarende beløb. Inden hjælpeaktionen var overstået, blev det dog

42 Feldbæk 1997 p. 94-95. Schlegel 1793 p. 572.

43 Schovelin 1899 vol 1 p. 91.

44 Lauring 1996 p. 225-226.

45 Rasch og Sveistrup 1948 p. 139-141.

Tab ifølge status af 31. december 1784:

Søskader:	70.000 rdl.
Tab på ostindiske ekspeditioner:	323.000 rdl.
Tab på guineiske ekspeditioner:	696.500 rdl.
Tab på Europa, Amerika og Vestindien samt udestående gæld:	91.499 rdl.
I alt:	1.280.999 rdl.

nødvendigt at udvide det beløb til 2 mill. rdl. Dermed var byens store handelshuse reddet for denne gang, men prisen var en devaluering af rdl. på omkring 20 %.⁴⁶

Krisen rammer Østersøisk-guineisk Selskab

De mange finansielle rystelser ramte også Østersøisk-guineisk Selskab, og fra januar 1783 til maj faldt selskabets aktier fra kurs 137 til ca. 100, alligevel klarede selskabet sig igennem året. Den status for selskabet, der blev udarbejdet pr. 31. december 1784, viste derimod et noget andet billede end den positive balance fra året før. Samlede aktiver var ganske vist stadig et pænt beløb på 2.120.106, men der var også en lang række tab (se ovenstående).

Tilbage var en beholdning på 839.107 rdl. hvad svarede til 42. rdl pr. aktie, og dermed var værdien af selskabets aktier på et år blevet mere end halveret.

Sådan som den internationale handelssituation så ud, var der ikke meget, der tydede på, at det i løbet af 1785 ville begynde at gå fremad

for selskabet. Det hjalp heller ikke på årets resultat, at selskabet blev ramt af en lang række uforudsete udgifter og tab. Oktober 1785 stævnede slaveskibet CHRISTIANSBORG således mod Guinea på sin fjerde rejse, men før afrejsen måtte det otte år gamle skib igennem en større og meget bekostelig reparation. Den største regning var reparationen af skroget, der lød på 7.344 rdl., hvilket siger noget om, hvad det kunne koste at have et skib i fart i tropiske farvande i årene før kobberforhudning slog igennem. Sejlmagerregningen var 1.194 rdl og rebslager og takkeloft 2.898 rdl. I alt lød regningen på 12.785 rdl., CHRISTIANSBORG var på 138 kommercelæster, så det var 93 rdl. pr. læst.⁴⁷

Ud over den ekstra udgift havde selskabet i 1785 også det uheld, at to af dets skibe forliste. Det var slaveskibene PRINTZ FRIDERICHS HAAB, der forliste mellem Guinea og Vestindien, hvorved besætning og 245 slaver mistede livet, og GEHEIMERAAD STAMPE, der ikke havde slaver om bord, og hvor mandskabet blev reddet. Tabet ved de to forlis blev opgjort til 89.311 rdl.⁴⁸

Det dårlige resultat, den fortsatte krise, der var indtrådt med freden, ekstraudgifterne til reparation, og tab på forlis, der var grunde nok. Noget måtte gøres, og i september 1785 nedsatte direktionen med kongelig tilladelse en ekstraordinær kommission, der skulle gennemgå selskabets situation, fremtidsudsigter

47 Schimmelmanske papirer nr. 412.

48 Schovelin 1899 vol. 1 p. 127.

46 Schovelin 1899 vol. 1 p. 81.

Opgjorte tab 1781-84:

Tab ved overtagelse af skibene:	321.000 rdl.
Afbetalt på de 10.000 aktier staten i 1782 havde solgt tilbage til selskabet:	280.000 rdl.
Opkøbt aktier for:	21.000 rdl.
Tabt på lån optaget til opkøb af egne aktier for at holde kursen oppe omkring pari:	71.000 rdl.
Tilsat for vedligeholdelse af forter i Guinea:	443.000 rdl.
Erstatning for opmudring i havnen:	55.000 rdl.
I alt:	1.191.000 rdl.
Dertil kom en post, der blev kaldt påregnede fordele ved leverancer til Søetaten og ved bortbefragtning af skibe	575.000 rdl.
Tab i alt	1.766.000 rdl.

og komme med forslag til, hvordan man kunne rette op på selskabets økonomi.

Det var staten, der havde været initiativtager til oprettelsen af Østersøisk-guineisk Selskab, og staten der havde bygget kompagniet op omkring en aktiekapital på 3 mill. Rdl. Af de 3 mill. havde staten, som nævnt ovenfor, kun indbetalt 1.382.675 rdl., medens det resterende beløb var blevet erlagt i ejendele solgt til selskabet til – viste det sig – en flot overpris.

De fleste af interessenterne var da også af den formening, at nu, da selskabet var i nød og manglede ny kapital, var staten derfor også forpligtiget til at hjælpe med et økonomisk tilskud på linje med de tilskud, en lang række private handelskompagnier havde modtaget i løbet af 1783.

Et spørgsmål, der blev rejst af interessenter og direktion, og som kunne være nyttigt at få klarlagt, var da også, hvor meget man egentlig havde tabt på de ejendele, man havde overtaget fra staten tilbage i 1781. For ud af selskabets

totale gæld, der ved årsskiftet 1784-85 var opgjort til 1.792.000 rdl., en gæld selskabet sammen med Kurantbanken og staten hæftede for, kunne man nævne følgende poster, hvor man mente, at selskabet allerede fra første dag via de aftaler, der var indgået med staten, havde pådraget sig et tab. De var som følger:

Pakhuse og værfter var, som det hed: "ikkun at kunne anses som en frugtesløs Kapital"⁴⁹. Hvad angik skibene, så havde de været værdisat meget meget højt og burde nok være solgt til kompagniet for en sum, der var 321.000 rdl. lavere. De 37 skibe, på i alt 4.010 kommercelæster, blev overtaget for en samlet pris af 734.223 rdl. En rimelig samlet pris ville ifølge selskabet dermed have ligget omkring 416.781 rdl. eller 104 rdl. pr. læst. Ifølge de byggeregnskaber, der blev nævnt ovenfor, lå den gennemsnitlige byggepris omkring 143 rdl. pr. kommercelæst. På den baggrund kan en købspris på 104 rdl.

49 Schovelin 1899 vol. 1 p. 129.



I 1792 overtog Jeppe Prætorius huset Ovengaden neden Vandet 39, bygget 1778 af ankersmed ved Asiatisk Kompagni Hans Caspersen. Jeppe Prætorius var født i Tønder 1745, og efter endt handelsuddannelse kom han til København, hvor han blev bogholder ved Guineisk Kompagni. Da Guineisk Kompagni lukkede, fortsatte Jeppe Prætorius som bogholder ved Østerøsiske-guineisk Selskab, og derfra kom han i 1787 med i De Østersøiske-guineiske Entreprenører, der overtog retten til den danske slavehandel. Med slavehandelsforordningen af 1792 blev slavehandlen givet fri, og i årene efter fortsatte Jeppe Prætorius som reder. Hans skibe gik fortrinsvis til Vestindien, men der var også et par enkelte slaveskibe, og han var således reder for KONGEN AF ASANTHE på dette skibs sidste to slaverejser.

Foto: Kirsten Jappe for H&S.

In 1792 Jeppe Prætorius took over the building at number 39, Ovengaden neden Vandet, which was built in 1778 by Hans Caspersen, an anchor smith at the Asiatic Company. Jeppe Prætorius was born in Tønder in 1745 and after finishing his business training he came to Copenhagen, where he became a book-keeper in the Danish Guinea Company. When the Company shut down Jeppe Prætorius continued as book-keeper in the Baltic-Guinea Trading Company, and from there in 1787 he joined the Baltic-Guinea Entrepreneurs, who took over the rights to the Danish slave trade. With the slave trade decree of 1792 the slave trade was opened for everyone, and in the following years Jeppe Prætorius continued as a ship owner. His ships mainly sailed to the West Indies, but there were also a couple of slave ships among them, for example he owned the ship KONGEN AF ASANTHE while it sailed on its last two slave voyages.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.

pr. læst for skibe, der i gennemsnit var fire år gamle og i bedste fald kun havde to slaverejser tilbage, ikke siges at være urimeligt.

På forterne var der beregnet et tab på 443.000 rdl. Ifølge oktrojens § 8 betalte staten 25.000 rdl. om året i støtte til driften af forterne, så hvis ovenstående tab er korrekt, betyder det, at forterne over en ca. femårig periode har kostet ca. 110.000 rdl. om året, hvad svarer til gennemsnitsprisen på to slavelaster til Vestindien.

Endelig fremgår det også af oversigten, at selskabets ledelse var helt klar over, at staten havde lavet en god forretning, da det i 1782 havde solgt 10.000 aktier, der ved årsskiftet 1784-85 kun havde en værdi af 42 rdl. pr. stk., tilbage til kompagniet til de pålydende 100 rdl. pr. stk.

Da sagen blev forelagt Finans Kollegiet, indrømmede Schimmelmann, der i 1784 var blevet udnævnt til finansminister, da også, at formålet med oprettelsen af selskabet mere havde drejet sig om en finansoperation end om oprettelsen af et handelskompagni, der var baseret på et fornuftigt økonomisk grundlag, og at selskabets krav på den baggrund nok ikke var urimelige.

Kommissioner og reorganisering

På trods af tabene og de tvivlsomme fremtidsudsigter foreslog finanskollegiet i december samme år, at selskabet, hvis direktionen og aktionærerne ønskede det, skulle have lov til at fortsætte, evt. under en ny direktion. Hvis selskabet skulle fortsætte og have en chance for at overleve, foreslog Finans Kollegiet, at kongen

overtog selskabets gæld på 400.000 rdl. til Kurantbanken, samt eftergav selskabet den gæld på 750.000 rdl., der stadig stod tilbage fra de 10.000 aktier, selskabet havde købt tilbage af staten i 1782. I alt ville selskabet dermed blive lettet for en gældsbyrde på sammenlagt 1.150.000 rdl.

Det forslag accepterede kongen, og i en resolution af 9. december 1785 blev det meddelt i § 1, at de 400.000 rdl., som skulle betales til Kurantbanken, "bliver nu af den Kongelige Casse betalt til Compagniet, og dette beholder desforuden sin Rentefrie Credit paa andre 400.000 rdl." og dernæst følger § 2: "Compagniet tilstaaes den Rentefrie Credit af 250.000 rdl. som Canal Compagniet har været forundt i Banquen."

Med hensyn til kompagniets fremtidige forpligtigelser fastslog resolutionens § 5, at: "Hvad Octroyen foreskriver i henseende til den Guineiske Handel og Korn-Oplaget skal fremdeles som forhen iagttages." Til gengæld var majestæten og Finans Kollegiet nok klar over, hvad også fremgik af selskabets opgørelse over tab, at man med 25.000 rdl. årligt i støtte var sluppet vel billigt fra det med forternes administration, vedligeholdelse samt forsvaret af den danske stats interesser på Guineakysten. Det blev derfor nu foreslået at nedsætte en kommission, der skulle undersøge forholdene på kysten. Hvis det viste sig, at der til "Forternes underholdning paa Kysten" var blevet brugt mere, end der var bevilget, ville beløbet blive betalt med en ekstra bevilling. Lige som udgifterne til anlæggelsen af to nye forter, Kongensten og Prinsensten, der begge

blev grundlagt i 1784, ville blive godtgjort af staten.

Med hensyn til slavehandelen og forholdene på Vestindien fastslog § 8, at en kommission i Vestindien skulle undersøge: "om ikke Neger Handelen sammesteds saaledes kunde indrettes, at intet Tab men tværtimod nogen Fordel derved fandt Sted". Med hensyn til handelen fra Vestindien blev det meddelt, at hvis det blev tilladt, at nogle skibe måtte sejle direkte fra de dansk vestindiske øer til Holland, hvor priserne på sukker var bedre, så skulle denne tilladelse først og fremmest tildeles Østersøisk-guineisk Selskabs skibe. Til Danmark fik selskabets skibe tilladelse til at indføre "7 til 800 oksehoveder hvid fransk Sukker" efter samme toldregler, som gjaldt for den sukker, der blev indført fra de danske øer.⁵⁰ Resolutionen omhandlede også pålæg om fortsatte kornlagre og krav om at kompagniets fonds, så vidt det var muligt, skulle bruges: "til saadanne Operationer, som staar i forbindelse med den indenlandske Handel, saasom Korn, Trælast handel Oplag af Materialer til den indenlandske Industrie og Fabrikker".

På baggrund af denne resolution foreslog direktionen efterfølgende, at man fortsatte selskabet, men for bedre at kunne dække selskabets mange forskellige forpligtigelser udskilte man en afdeling, hvis eneste formål det var at varetage afviklingen af selskabets gæld. Derudover skulle den aktive del af selskabet fremover bestå af tre afdelinger, der skulle stå for:

*Farten på Guinea og Vestindien med slaver.
Et rederiselskab med skibe i fart på Nordatlanten
samt Vestindien
En afdeling for handel med indenlandske varer.*

Til at dække handelen på Guinea mente direktionen, at der skulle bruges ni skibe til en samlet værdi af 180.000 rdl. Man foreslog desuden, som det også var nævnt i resolutionen, at regeringen forhandlede en aftale på plads, så selskabet kunne få tilladelse til at levere slaver til den franske ø St. Domingo, og derfra importere 4-5.000 fade sukker, der i Danmark skulle betale den samme told som den, der blev betalt for dansk vestindisk sukker.

For at dække det, der blev betegnet rederiselskabet og dets behov, skulle der indsættes 31 skibe til en værdi af 537.000 rdl. Derudover skulle det rederi overtage en stor del af Østersøisk-guineisk ejendom i København deriblandt to pakhuse, tømmerplads og skibsværft.

Rederiselskabet skulle stå for hvalfangst og kornhandel samt Vestindiensfart. For at dække sidstnævnte, skulle der indsættes omkring 10 skibe om året, der skulle sejle sukker hjem, ikke til København, men som det var nævnt i resolutionen, til Holland.

Det af Østersøisk-guineisk Selskabs ejendele, som rederiselskabet ikke overtog, samt et varelager i Nordamerika, skulle overgå til det tredje selskab, det der skulle handle med indenlandske produkter.

Uagtet forslagene på mange punkter levede op til de anvisninger, der havde været i den kongelige resolution af 9. december, stillede

50 Johan Bülow's papirer 75 C 7b.

en efterfølgende kommission, der var nedsat af kongen, sig alligevel kritisk over for direktionens forslag.

Man mente således ikke, at selskabet, uanset den ny organisation, under den hårde konkurrence, der var indtrådt efter at krigen var afsluttet, ville være i stand til at drive den danske slavehandel på en fornuftig og profitabel måde. Det med hvalfangst troede man heller ikke rigtigt på, men sejlads på Nordatlanten kunne, som kommissionen påpegede, altid være en udmærket træning for unge danske søfolk.

Kommissionen var altså skeptisk indstillet over for en fortsættelse, og også blandt aktionærerne begyndte mistilliden at brede sig. En gruppe aktionærer indsendte derfor en ansøgning til kongen, hvori de spurgte, om de kunne få deres aktier indløst eller evt. ombyttet med en kongelig obligation på 100 rdl. pr. aktie.

Schimmelmänn ønskede dog at give selskabet endnu en chance. Han godkendte derfor nyorganiseringen af selskabet, fremskaffelsen af ny kapital og den medfølgende sænkning af kompagniets gæld med 1.150.000 rdl.

De i resolutionens § 6 og 8 nævnte kommissioner blev også nedsat, gik i gang med arbejdet og hele forslaget, omfattende både rekonstruktionen af selskabet og de to kommissioner, blev efterfølgende godkendt ved kongelig resolution af 16. juni 1786.

Efter vedtagelsen blev der indkaldt til en ny generalforsamling, men, hvad nok kan undre, var der ikke mange af aktionærerne, der dukkede op. Ved en ny kongelig resolution af 14.

juli samme år blev det så vedtaget, at stadfæste de forslag om etablering af en ny kapital, som Schimmelmänn havde foreslået. De aktionærer, der ønskede at udtræde, kunne få deres aktier indløst med en 4 % obligation á 70 rdl., som skulle udbetales via lodtrækning over de næste 28 år.

På en efterfølgende generalforsamling, den 28. august 1786, vedtog repræsentanter for 11.333 aktier at fortsætte selskabet ud fra den rekonstruktion, der var udarbejdet, medens repræsentanter for 5.333 aktier ønskede at få deres aktier indløst. De resterende 3.334 aktier var i forvejen blevet opkøbt af selskabet og var dermed ikke med i optællingen.⁵¹

Østersøisk-guineisk Selskab fortsatte, men under en ny direktion. De nye medlemmer var:

John Brown: Grosserer, skibsreder og indtil 1785 meddirektør i Asiatisk Kompagni, der havde erfaring fra handel både Ostindien, Vestindien og Middelhavet.

Jacob Chr. van Deurs: Justitsråd, grosserer og revisor i Asiatisk kompagni.

Niels Aarestrup: Forhenværende guvernør på Guineakysten, der havde arbejdet på kysten i årene i 1762-77.

Lauritz Nyeland Stephansen.

Hans Jørgen Meyer: Selskabets hidtidige administrerende direktør, der udover bestyrelsesposten også fortsatte som direktør.

Dermed havde centraladministrationens medlemmer med deres skjulte dagsordner for sel-

51 Schovelin 1899 vol. 1 p. 132-134.

skabet endelig og efter store underskud vejet pladsen for folk, der i højere grad havde erfaring fra forretning, søfart og handel.

I løbet af 1786 fik man svar fra kommissionen der skulle undersøge handelen på Guineakysten. Kommissionens konklusion var, her citeret fra M.L. Nathanson der fortæller, at inden selskabet blev fortsat, ”har en Commission, bestaaende af Finansdeputeret Wendt, Admiral Tønder, Grosserer Broch, Saabye, Prætorius, Captain Lind og Sukkerraffinadur Knutzen, undersøgt det, og i deres Betænkning, som ligger for mig in originali, vise disse Mænd paa det Tydeligste, at Compagniet paa ingen Maade kan fortsætte sin udbredte Handel.”⁵²

Dermed skulle sagen være afgjort, men det virker, som om kongen, staten og eller Schimmelmänn ville have flere bedømmelser, for i november 1786 blev endnu, så vidt vi kan skønne, to kommissioner nedsat. Den ene kommission var ifølge en rapport til kommissionen fra ledelsen af Østersøisk-guineisk Selskab af 16. februar 1787 nedsat med det formål, som der står i efterskriften: ”at undersøge Neger Handelen paa de danske Øer i Westindien.”⁵³

Til brug for kommissionens arbejde udarbejdede direktionen i Østersøisk-guineisk Selskab en beregning (se tabellen side 97), der indbefattede omkostninger på Guineakysten samt indtægter og udgifter fra et slavetogt med 400 slaver.

På baggrund af ovenstående, ikke særlig opmuntrende budgetopstilling, kunne kom-

missionen da også i sin afsluttende bemærkning gøre opmærksom på, at såfremt negerhandelen skulle have en chance for at løbe rundt, så skulle mindsteprisen på en neger i Vestindien ligge omkring 260 rdl. dansk kurant eller 325 rdl. vestindisk kurant.⁵⁴

Tilbage var så den anden kommission, der var blevet nedsat. Medlemmerne af den var:

C. Hansen, E. Erichsen (1752-1837): Direktør for handelshuset C. S. Blachs Enke & Co, der handlede på både Vest- og Ostindien.

Johannes Søbøtcher: Direktør for handelshuset Søbøtcher & Co., der havde skibe i fart på Vestindien. Søbøtcher var udlært hos Frederick de Coninck, og hans firma blev senere en del af firmaet Duntzfelt & Co., fra 1837 var Johannes Søbøtcher guvernør over St. Thomas.

H. Musmann.

Jeppé Prætorius: Bogholder i Guineisk Kompagni, efter at det kompagni var blevet likvideret, fortsatte han i Østersøisk-guineisk Selskab. Ved siden af det arbejde drev Prætorius også egen rederivirksomhed.

Kommissionens indberetning, dateret 4. juni 1787, blev indledt med følgende: ”Allerunderdanigst Indberetning. Over Guineiske Neger Handels förelse i fremtiden, for Regning af Det Østersøiske og Guiniske Compagnie har Deres Kongelige Maiestet ved et Commissorium af 29. November f.a. befaleet os at undersøge -.”⁵⁵

52 Nathanson 1836 p. 546-547.

53 Schimmelmänniske papirer nr. 412.

54 Schimmelmänniske papirer nr. 412

55 Schimmelmänniske papirer nr. 412.

Udgifter og indtægter vedr. slavetogt:

Omkostninger ved driften af forter og loger på Guineakysten:	50.000 rdl.
Tilskud fra kongen:	25.000 rdl.
Udgifter:	25.000 rdl.
Udgifterne beregnet ud fra den tid det tog at indkøbe ikke 950, men kun 400 slaver:	10.500 rdl.
Indkøb 400 slaver kystpris:	57.440 rdl.
Omregnet til kostpris (dvs. slavernes indkøbspris i København):	30.400 rdl.
<i>Div. omkostninger:</i>	
Skibets vedligeholdelse og udrustning:	10.000 rdl.
Hyre og forplejning mandskab:	20.000 rdl.
Forsikring skib og ladning:	7.800 rdl.
Forplejning slaver:	2.700 rdl.
I alt:	40.500 rdl.
Samlede omkostninger for 400 slaver til Vestindien:	81.400 rdl.
Det giver 204 rdl. pr. stk. Hvis man indregner, at ca. 10 % af slaverne dør under overfarten, er det kun 360 slaver der sættes til salg i Vestindien, hvad giver en kostpris på 226 rdl.	
Salgsudbytte, beregnet ud fra ladningerne fra RIO VOLTA (1781) og GEHEIMERAAD STAMPE (1784). I alt blev der her solgt 391 + 289 slaver for i alt:	145.872 rdl.
Fra denne indtægt skal så fratrækkes	
Told på St. Croix:	2.720,00 rdl.
5% provision til lokale myndigheder:	7.293,60 rdl.
6% præmie til skibsofficererne:	8.752,36 rdl.
Hospitalsophold etc.:	106,48 rdl.
I alt:	18.872,50 rdl.
Netto salgspris Vestindien:	127.000,00 rdl.
Omregnet til dansk kurant:	101.600,00 rdl.
Dermed er salgspris pr slave 149,42 rdl. dansk kurant	
Dvs. at de solgte 360 slaver kan forventes at indbringe 360×150	54.000 rdl.
Udgifterne var	81.400 rdl.
Dermed er der et tab pr. slave på 76 rdl.	
360 slaver der sættes til salg på St. Croix vil derfor medføre et tab på 76×360	27.360 rdl.

I sin indledning fremhævede den kommission to hovedudgangspunkter, der var: At de guineiske forter og loger skulle om ikke helt, så dog for en stor del finansieres ved negerhandelen. Dernæst: at det skulle være muligt

at holde de danske øer i Vestindien rimeligt forsynede med negere. Det skulle ske fra de danske etableringer på Guineakysten og med danske skibe.

Svaret fra kommissionen, der også havde brugt regneeksemplet fra RIO VOLTA og GEHEIMERAAD STAMPE, forelå den 4. juni 1787, og kommissionen var ikke helt tilfreds med de valgte eksempler. For det første havde man valgt to skibe, der begge havde udført forholdsvis hurtige og lykkelige rejser. Dernæst havde beregningen over indkøbsprisen for slaver ikke medtaget bl.a. forrentning af kapital, og evt. melleghandlerfortjeneste.

Så var der spørgsmålet om antallet af neger-slaver, der var behov for. Her mente kommissionen, at de danske øer årligt havde behov for en import af ca. 1.600 neger-slaver. For at kunne levere slaver i det antal, skulle der bruges 4 skibe, gerne brugte, på ca. 130-150 læster, til en pris af ca. 10.000 rdl. pr. stk.

Udredningen af skibene ville koste 20.000 pr. stk., og ladningen af handelsvarer, der skulle med ud fra København, blev anslået til ca. 40.000 rdl. pr. skib. Handelsomkostningerne på kysten, dvs. udgifter til forter, gaver til lokale samt udgifter i forbindelse med to nye forter, formentlig logerne Augustaborg og Isengram der blev oprettet i 1787, ville i alt løbe op i omkring 70.000 rdl.

Det var dog, de mange udgifter taget i betragtning, vigtigt at udvise sparsommelighed, når det gjaldt indkøbet af skibenes udrustning. De udsendte ladninger af handelsvarer skulle ligeledes være gode og ordentlige, samt selvfølgelig indkøbt til billigst mulige priser.

Mandskabet til skibene skulle udvælges med omhu, men det at sænke lønningerne for f.eks. selskabets ansatte på Guineakysten, som var blevet foreslået, troede kommissionen ikke

på. Det ville gå ud over de ansattes moral, og de ville i højere grad begynde at lave svindel for at kompensere for lønnedgangen. Så var det bedre, at man, ligesom ved udvælgelsen af mandskabet til skibene, også var omhyggelig ved udvælgelsen af medarbejderne på Guineakysten, så man kunne sikre sig, at de var både nyttige, flittige og ærlige.

I Vestindien ville man, mente kommissionen, nok kunne vinde en del, hvis man gik bort fra at sælge negerne i store partier, og i stedet solgte dem via auktion enkeltvis eller i små portioner a fem, stk.: to mænd, en kvinde, en pige og en dreng. Desuden foreslog kommissionen, for at lette udgifterne på Guineakysten og i Vestindien, at man ophævede tolden på 2½ % på indførelsen af europæiske varer til Guineakysten samt tolden på 4 rdl. pr. hoved på slaver, der blev indført til de danske øer i Vestindien. For dem, der købte slaver, skulle der fremover være mulighed for at udføre et eller to fade sukker a 800 til 1.000 pund. Det skulle ske med et dansk skib, men gerne til en ikke-dansk havn, hvor man kunne opnå en bedre pris.

Før kommissionen i en række punkter beskrev, hvordan slavehandelen efter kommissionens mening kunne bringes på fode under et kongeligt oktrojeret kompagni som Østersøisk-guineisk Selskab, gik kommissionen dog lidt uden for den stillede opgave. Den begyndte nemlig at forklare, hvordan slavehandelen kunne organiseres på en for alle parter mere profitabel måde, hvis man simpelthen udskiftede selve den ca. 200 år gamle grundmodel: det oktrojerede kongelige kompagni:

“Dog fornemme vi, naar denne Handel var i particulaire (private min anm.) handlendes Hænder, og deres Majestet allene underholdt Fortresserne, at Handelen ikke blev saa byrdefuld, som under et Compagnie.

En particulier seer med egne Øjne, som ikke altid er en Direktion eller Administration muligt, formedelst mange paaløbende Forretningers skyld. En particulier kan bedre vælge delige og gode Skibs-Folk, hvilket ere saa høist fornøden ved denne Skibs-Fart og farlige Handel, da Skibs Captainen for uden at være en god Søemand ogsaa maa besidde et ømt Hierte hvormed at omgaaes Negerne, og til anden Tid have Mod og Styrke til at imodstaa en Opstand af Negerne, og en saadan hensigt maa ogsaa have til Styr mændene, hvilke i Tilfælde af Dødsfald træder op som Skibets Commandeur.

Endelig kan en Particulair Handlende bedre end et Compagnie føre en stræng Oeconomie, og tilvende sig en og anden Fordel, som maatte tilbydes, og hvad saaledes er sparet er strax en Gevinst for ham m.v. Men da particulier Handel er uden for det os allernaadigste meddelte Commissorium, så maa vi derom her tilbageholde vore Tanker, og indskrænke os til de Puncter, som vi tror at burde foranstaltes og iværksættes.”⁵⁶

Undersøgelsen var, som nævnt ovenfor, lavet af C. Hansen, E. Erichsen, F.S. Søbøtke, H. Musmann og J. Prætoius, og meget tydeligere kunne disse repræsentanter for den private københavnske handel næppe have ud-

tryk deres egentlige mening: nemlig en gang for alle at afskaffe de kongelige oktrojerede kompagnier til fordel for en ny tids private og liberale forretningsliv.

Ved en gennemgang af de to kommissioners konklusioner, viser der sig yderligere nogen svagheder ved den danske slavehandel, som de to kommissioner ikke bemærkede. Bl.a. udgifterne til forterne: Østersøisk-guineisk Selskab fik 25.000 rdl. om året i støtte til driften af forterne, men det fremgår af ovenstående, at den egentlige udgift var noget højere, måske det dobbelte, eller måske endda omkring de 110.000 rdl., der var nævnt i listen over tab. Efter reglementet skulle den militære besætning på hvert fort bestå af: fire sergenter, fem korporaler, seks konstabler og 60 soldater, og alene de årlige udgifter til lønninger til de ansatte på Guineakysten angiver kommissionen således til 17.058 rdl.

Så var der prisen på de provisionsvarer, selskabet skibe havde med ud ved afgang fra København. Der fremhævede kommissionerne, at prisen på de varer var steget, så man i gennemsnit nok måtte beregne en pris, der var ca. 2.000 rdl. højere, end da selskabet begyndte i sommeren 1781. Spørgsmålet er så, om de 2.000 rdl. var nok, for en gennemgang af priserne på en række almindelige fødevarer i København i perioden 1781-86 viser prisstigninger, der i gennemsnit ligger på omkring 40 %, og en prisliste, der ligger mellem Schimmelmans papirer, kunne tyde på, at prisstigningen var endnu højere.⁵⁷

56 Schimmelmanske papirer nr. 412.

57 Friis og Glamann 1958 p. 220 ff.

Udgifter til slavetogt – ny beregning:

Antal slaver ved afgang:	400 slaver
Heraf omkom 19%	76
Slaver til salg	324
Købspris 400 slaver på Guineakysten	81.400 rdl.
Salgspris Vestindien 324 slaver á 150 rdl.	48.600 rdl.
Tab pr. slave 101 rdl.	
Samlet tab	32.724 rdl.

Endelig til sidst, er der antallet af de neger-slaver, der omkom under overfarten. Det tal sætter kommissionen til 10 %. Vi ved fra de lister vi har at fra slaveskibet RIO VOLTA s første rejse 1780-81 og frem til JULIANEHAABs tredje rejse 1786-88 købte Østersøisk-guineisk Selskab i alt 15.210 slaver på Guineakysten. Af dem omkom de 2.857 det svarer til 19 % eller 9 % over kommissionens beregningsgrundlag. Hvis det tal var blevet brugt i det regneeksempel, kommissionerne lavede, var resultatet da også, som det ses i af ovenstående, blevet noget anderledes.

Dermed ville det økonomiske tab ikke være 27.360 rdl., men 32.724 rdl.

Derudover er der så de uforudsete tab, som f.eks. PRINTZ FRIEDERICHs HAAB, der i 1785 forliste med et tab af 245 neger-slaver. Med en indkøbspris på omkring 200 rdl. pr. stk. svarede det til en værdi på ca. 50.000 rdl.

Der var nemlig fra rejse til rejse meget stor forskel på hvor mange slaver der døde i forbindelse med transporten over Atlanterhavet,

og da neger-slaver var lasten, den der skulle af-sættes for en god pris i Vestindien, var antallet af slaver der døde, centralt i spørgsmålet om gevinst eller tab for den enkelte rejse.

Slaver og plantageejere

Årsagerne til, at mange slaver ikke overlevede turen over Atlanten, var mange, som bl.a.: slaver, der blev dræbt i forbindelse med oprør, og slaver, der begik selvmord ved at springe over bord. Så var der slavernes helbredstilstand, når de blev lastet om bord, den tid skibet lå ud for Guineakysten og lastede slaver, idet slavernes helbredstilstand blev dårligere jo længere tid de skulle være ombord. Slavedækket skulle rengøres omhyggeligt, så slaverne ikke blev angrebet af dysenteri, der bl.a. smittede gennem menneskelig afføring, hvad der jo nemt kunne være en del af på et slavedæk. Der skulle indkøbes tilstrækkeligt med frisk og varieret forplejning, så man undgik at slaverne fik skørbug, og endelig skulle man have rigeligt med vand med om bord, hvad ofte var et problem på et slave-skib, så man undgik dehydrering af slaverne.

Mulighederne var mange, held fulgte nogle skibe medens uheld fulgte andre, og det slog alt sammen igennem på antallet af slaver, der døde på de enkelte rejser. Fra ACRA's første rejse 1778-80, hvor der døde to slaver ud af en last på 429 eller 0,46 %, og til ACRA's tredje rejse 1783-85, hvor der omkom 265 ud af en last på 592, eller lige omkring 45 %.

Hvis man inddeler de slavetogter, der blev udført af Østersøisk-guineisk Selskab, i grupper valgt ud fra, hvor mange slaver der døde, får man, at ud af 41 rejse omkom der fra:

0-9 % på 14 rejser
10-19 % på 19 rejser
20-29 % på 2 rejser
30-39 % på 2 rejser
40-49 % på 4 rejser

34 % af alle rejserne havde altså under 10 % døde, 51 % havde fra 10- til 29 % og 15 % havde mere end 30 % døde.

De danske slaveskibe opkøbte slaver både ved og uden for de danske handelsstationer. Af de i alt 15.210 slaver, Østersøisk-guineisk Selskab købte, var kun 7.877 eller 52 % leveret fra de danske etableringer, medens 48 % var købt ved det, der kaldtes Ovenkysten, dvs. landstrækningen vest for de danske handelsstationer.

Hvis vi deler slavelasterne op ud fra, hvor mange der døde, i forhold til, hvor de var indkøbt, så får vi nedenstående, idet den forliste PRINTZ FRIDERICHS HAAB ikke er medregnet:

Det er dermed klart, at med en gennemsnitlig dødelighed på 17 %, var indkøb af slaver på Ovenkysten det, der dårligst kunne betale sig. Hvorfor er usikkert, men et gæt kunne være,

Indkøbte slavelaster

Slavelaster indkøbt ved de danske stationer:

13 stk. med en gennemsnitlig dødelighed på 7%.

Slavelaster indkøbt på Ovenkysten:

18 stk. med en gennemsnitlig dødelighed på 17%.

Slavelaster indkøbt begge steder:

9 stk. med en gennemsnitlig dødelighed på 13%.

at det måske var fordi kendskabet til markedet og de lokale slavehandlere i de områder, hvor danskerne ikke selv havde handelsstationer, var dårligere. De fire slavelaster med en dødelighed på over 30 %, den forliste PRINTZ FRIDERICHS HAAB fraregnet, er da også alle indkøbt på Ovenkysten. Uanset det, så var de danske slaveskibe, da de danske handelsstationer ikke var i stand til at levere det fornødne antal slaver, tvunget til at købe slaver uden for de danske handelsstationer.

På Guineakysten kunne de danske handelsstationer ikke levere slaver nok, og samme problem kunne man også finde i Vestindien, men derovre var det Østersøisk-guineisk Selskab, der ikke kunne levere slaver nok. Vi har oplysninger om 36 skibe fra Østersøisk-guineisk Selskab, der leverede slaver til Vestindien, og ud af de i alt 11.000 slaver, de havde med, blev de 3.368 solgt på de danske øer, medens 7.633 blev eksporteret til andre, fortrinsvis, franske øer. Kun 10 af de 36 skibe solgte deres slaver på de danske øer, fem solgte begge steder, medens 21 skibe gik direkte fra Guineakysten, til øer som St. Domingo, Martinique og Guadeloupe,⁵⁸ hvor prisen på en slave var betydeligt bedre end den pris, der kunne opnås på de danske øer. Selv om prisen ikke altid nåede op på den pris, Petrus Marinus Schmidt oplevede, da han i 1782 med slaveskibet UPERNAVIK lagde ind til Cap Frances på St. Domingo, og kunne fortælle: "Den første Neger, der blev solgt fra vort Skib, var et ungt kønt, sort Fruentimmer. Hun blev købt af en

58 Hernæs 1998, p. 265-266.



Det mest succesrige af 1700-tallet oktrojerede kompagnier var Asiatisk Kompagni, der eksisterede fra 1732 til 1843. Asiatisk Kompagni stod for handelen på Indien, hvor det havde monopol frem til 1772, samt handelen på Kina, hvor kompagniet beholdt sit monopol.

Asiatisk kompagni tjente i sine bedste år, der lå fra ca. 1750 og frem til begyndelsen af Napoleonskrigene, rigtigt mange penge. Så mange, at kompagniet kunne forære hovedstaden og den enevældige monark rytterstatuen af Frederik V på Amalienborg Slotsplads. Statuen blev skabt af den franske billedhugger Jacques Francois Joseph Saly, det tog ham 18 år, og prisen var formidable 520.000 rdl., mere end de fire Amalienborg palæer tilsammen. Monarken, og her var Frederik V i mellemtiden blevet efterfulgt af Christian VII, betalte 55.000 rdl., medens Asiatisk Kompagni betalte de resterende 465.000 rdl.

Foto Kirsten Jappe 1997 for H&S.

The most successful Danish chartered company of the 18th century was the Asiatic Company, which existed from 1732 to 1843. The Asiatic Company was in charge of trade with India, where it had a monopoly on trade up to 1772, and trade with China, where it kept its monopoly. In its best years, from 1750 up to the beginning of the Napoleonic wars, the Asiatic Company earned a huge amount of money. So much, in fact, that the Company could donate to the capital city and its autocratic monarch an equestrian statue of Frederik V on Amalienborg Slotsplads.

The statue was created by the French sculptor Jacques Francois Joseph Saly. It took him 18 years and the price was the enormous sum of 520,000 rix-dollars, which was more than the combined price of the four Amalienborg palaces. The monarch, Christian VII, who had in the meantime succeeded Frederik V, paid 55,000 rix-dollars, while the Asiatic Company paid the remaining 465,000 rix-dollars.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.

spansk Munk for 700 piastre (ca. 700 rdl. min anmærkning) og saa snart han havde købt hende, fik hun et Par lange Bukser, en broget Skjorte og en Trøje paa og Hat; følgelig skulle hun agere hans tjenstvillige Tjener om Dagen og Tjenerinde om Natten.”⁵⁹

Når det gjaldt antallet af slaver, Østersøisk-guineisk Selskab satte til salg i Vestindien, så var der endnu et problem, som kommissionerne ikke berørte, og det var den mængde slaver, de danske skibe lastede og havde med til Vestindien. De danske handelsstationer kunne ikke levere et tilstrækkeligt antal slaver, men heller ikke på Ovenkysten fik man leveret tilstrækkeligt. Et slaveskib skulle, som en tommelfingerregel, levere minimum to slaver pr. ton skib, for at rejsen kunne løbe rundt økonomisk. Forgængeren Guineisk Kompagni, der gik fallit, var aldrig nået op på det antal, men holdt et gennemsnit på 1,16 slave pr. ton skib.⁶⁰ Samme skete for Østersøisk-guineisk Selskab; dets skibe fik ikke nok slaver med ud fra Guineakysten, således at man, med en dødsrate på 19 %, havde det økonomisk nødvendige antal slaver, når man nåede frem til Vestindien. Langt fra endda, målt ud fra de 35 rejser, hvor vi har de nødvendige oplysninger, nåede Østersøisk-guineisk Selskab ikke højere end 1.04 slave pr. ton skib, og dermed lastede selskabet ca. halvdelen af hvad det skulle, og ca. 10 % mindre end Guineisk Kompagni.

Østersøisk-guineisk gik efter at sælge deres slaver til en bedre pris på de franske øer. 1.600

nye neger-slaver om året havde de danske øer behov for, de fik ca. 700. Den lave tilførsel afspejlede sig da også i antallet af neger-slaver på øerne, idet antallet af neger-slaver på St. Croix i årene 1780-87 kun steg fra 22.409 til 22.460. I samme tidsrum blev der på øen født 3.544 neger-slaver, medens der døde 5.869. Det er givet et fald på ca. 290 om året, og dermed blev nettotilgangen til øerne kun omkring 400, hvoraf en del nok er blevet solgt videre til andre øer.⁶¹

Plantageejerne på St. Croix havde et problem, og i deres svar hjem på den: “Extrakt af det kongl. Finants-Collegii Skrivelse den 28. April e.a. angaaende Slave-Handelen” som er dateret 15. oktober 1787 skrev den vestindiske regering bl.a. “Men hvad i sær har maattet giøre Salget af Negere ufordelagtigt på St. Croix, er den af den Kongelige Guineisek handels Direktion, under 17. april 1781 givne ordre!! At af de 4 da til St. Croix forventede skibe RIO VOLTA, ACRA, CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG, ei maatte sælges flere negere paa St. Croix, end at der af hver Ladning blev 250 a 300 af de beste tilbage, hvilke skulle sendes til St. Thomas, for der at forhandles, eller efter Omstændighederne videre derfra at forsendes, hvilke Forholds Ordre med senere Skrivelser fra Velbemeldte Direktion 3. September 1781 og 26. marts 1782, ikke alene blev igientaget, men endog gjort til almindelig Regel. – Enhver som kiender det allermindste til Negerhandelen, ved: at naar man af en cargaison på 400 á 450 negere udsöger 250 til 300 af de beste, maa

59 Jydes oplevelser p. 467.

60 Hyde 1953 p. 372.

61 Generaltoldkammeret nr. 424.

resten blive noget usselt og kan ei paa 50 pct. nær være saa meget værd som de udsøgte.”⁶²

Med denne skrivelse ramte den vestindiske regering ned i et centralt problem. For hvis den danske slavehandel skulle have en chance for bare at løbe rundt økonomisk, så indebar det, at slaverne skulle afsættes, der hvor man fik en betydeligt bedre pris for dem. Det var ikke muligt på de danske øer, og derfor var man tvunget til i stigende grad at afsætte slaverne der hvor priserne var bedre som f. eks. på de franske øer. Men dermed opgav man også det, der var grundideen med den danske slavehandel: nemlig at holde de danske øer forsynet med det fornødne antal slaver, der kunne producere noget sukker. Årsagen til, at Danmark havde handelsstationer på Guineakysten, øer i Vestindien og under store vanskeligheder og økonomiske tab opretholdt en slavehandel, var jo at opretholde sukkerproduktionen på de danske øer i Vestindien.

Besætningerne

En anden svaghed ved slaveskibene, som kommissionerne ikke kom ind på, var skibenes besætninger og deres størrelse. Slaveskibe havde nemlig meget store besætninger, og de var derfor det, man i dag ville betegne som meget løntunge.

At slaveskibe havde en større besætning, var der flere grunde til. Dels skulle besætningen være stor nok til at nedkæmpe et evt. slaveoprør, men dertil kom også, at der gerne med den lange rejse, de mange tropesygdom-

me, og andre strabadser, man mødte på vejen, skulle være besætningsmedlemmer nok til at sejle skibet hjem. Det var nemlig ikke risikofrit at sejle med et slaveskib, langt fra. Hvis vi tager de skibe, vi har kendskab til fra Østersøisk-guineisk Selskab, så udmønstrede selskabet på 38 rejser i alt 1.685 søfolk. Af dem omkom de 680, hvilket vil sige, at man ved en slaverejse måtte beregne, at ca. 40 % af besætningen, mere end dobbelt så mange som af slaverne, ville omkomme under rejsen.

40 % af besætningen! 19 % af slaverne! De menneskelige omkostninger for dem, der overlevede, for enten at fortsætte tilværelsen som slave på en sukkerplantage eller som fysisk nedbrudt tigger i en Europæisk havneby, var, taget i betragtning at sukker ikke var en livsnødvendighed, enorme. Læg dertil de økonomiske omkostninger og tab, det stigende moralske dilemma ved at opretholde slavehandel og slaveri, og man begynder så småt at få forståelse for udviklingen af sukkerroen. Selv om det mere var Fastlandsspærringen under Napoleonskrigene, end moralske problemer vedr. slaver og søfolk, der for alvor satte skub i dén udvikling.

De Østersøisk-guineiske Entreprenører

På generalforsamlingen 28. august 1786 var det blevet bestemt at fortsætte Østersøisk-guineisk Selskab, men uagtet den beslutning gik Schimmelmänn året efter alligevel ind for en anden løsning. Hvad der var årsagen til, at han skiftede mening, ved vi ikke, men måske har det været kommissionens indberetning af 4. juni 1787, hvori de fremhævede fordelene

62 Generaltoldkammeret 426.

ved den "particulære" handel. I ugerne efter gik Schimmelmänn i forhandlinger med den københavnske storkøbmand Frederick de Coninck om at overtage den danske slavehandel, og den 11. august 1787 blev der sluttet en aftale mellem firmaet de Coninck & Reiersen samt de Conincks svigersøn William Pingel.

De Coninck selv holdt sig i baggrunden, og officielt blev det nye kompagni ledet af William Pingel, Josef Meyer og Jeppe Prætorius. Da William Pingel døde i 1789 blev hans plads overtaget af Christian Wilhelm Duntzfelt, en anden af de Conincks svigersønner.

Det ny kompagni, De Østersøisk-guineiske Entreprenører som det blev kaldt, overtog resterne af Østersøisk-guineisk Selskab med aktiver, passiver og, som navnet indikerer, de gamle forpligtigelser i både øst og vest.⁶³ Prisen var 163.310 rdl., hvad svarede til 2.333 aktier til kurs 70. De indbetalte 163.310 rdl. var dog også udbetaling på Østersøisk-guineisk Selskabs resterende 9.000 aktier, og dermed havde entreprenørerne overtaget alle de 11.333 aktier, der var tilbage i det gamle selskab. Til afbetaling og forrentning af de resterende 9.000 aktier til kurs 70, i alt 630.000 rdl., forpligtigede entreprenørerne sig til at betale 37.800 rdl. om året over 28 år.

Østersøisk-guineisk Selskabs forpligtigelser indenfor kornhandel blev fortsat mod et årligt statstilskud på 5.000 rdl. Til forternes drift på Guineakysten betalte staten fremover 30.000 rdl., hvilket var en lille stigning på 5.000 rdl. Lånet på de 400.000 rdl., Østersøisk-guineisk

Selskab skyldte til Kurantbanken, blev overtaget af det ny selskab, men renter og assurance ville blive godtgjort af kongen, medens et andet skyldigt beløb på 250.000 rdl. kunne afvikles mod en kontant indbetaling på kun 84.000 rdl. inden for de næste tre år. Majestæten slap dermed af med Østersøisk-guineisk Selskab, hvor meget han tabte er usikkert, men tallet ca. 2 mill. rdl. har været nævnt.⁶⁴ Til gengæld overtog de nye ejere 37 skibe med en samlet tonnage på ca. 7000 tons. Det var mere end det dobbelte af den tonnage, Østersøisk-guineisk Selskab i 1781 havde overtaget, og det til en betydelig højere pris. Dertil kom alle Østersøisk-guineiske Selskabs ejendomme med fire pakhuse, kajanlæg og skibsværft. Det ene pakhus, Korntørringspakhuset, blev solgt kort tid efter overtagelsen, salgsprisen var 80.000 rdl., og indtægten fra salget blev, sammen med 4.000 rdl. der kontant blev lagt oveni, indbetalt til Kurantbanken, og så var ifølge aftalen lånet på de 250.000 betalt ud. I det hele taget overtog entreprenørerne nok det nedlagte selskabs ejendele noget billigt. Året før lukningen havde der således endnu i Østersøisk-guineisk Selskab været værdier for 953.333 rdl., hvoraf faste ejendomme tegnede sig for de 481.000 rdl. Fordelt på 11.333 aktier gav det en værdi af 84 rdl. pr. aktie, men de Østersøisk-guineiske Entreprenører overtog det hele for 70 rdl. pr. aktie.⁶⁵

Også Schimmelmänn var med i det nye selskab, ikke officielt, men han købte en andel på

64 Klem 1970 p. 49, Werner 1927 p. 18.

65 Nathanson 1836 p. 547.

63 Nathanson 1836 p. 547.



På Ghanas kyst ved byen Osu, tæt ved hovedstaden Accra, ligger endnu det danske hovedfort Christiansborg. Det første fort blev opført i 1661 efter aftale mellem de danske på Guineakysten og kongen af Accra. I årene efter gik fortet tabt for danskerne, men fra 1694 og frem til 1850, hvor de danske forter og handelslojer på kysten blev overtaget af England, var fortet i dansk besiddelse. Fortet blev igennem årene meget forandret, men som det her ses, giver det et godt indtryk af, hvordan de europæiske slaveforter lå placeret, som en række hvide perler helt tæt på kysten og foran baglandets grønne bevoksning. Ombygget eller ej, over indgangs porten, der anes i centrum af billedet, sidder stadig en tavle med Christian VII monogram.

Foto: Antoft, 1963. H&S.

The main Danish fort Christiansborg still lies on the coast of Ghana in the town of Osu near the capital Accra. The first fort was built in 1661 according to an agreement between the Danes on the Guinea coast and the King of Accra. In the years that followed the Danes lost the fort, but from 1694 it was once again in Danish hands and remained so until 1850 when the Danish forts and trading stations on the coast were taken over by England.

Over the years the fort was altered, but as it is portrayed here it gives a good impression of how the European slave forts were placed, like a row of white pearls very close to the coast and in front of the green vegetation of the hinterland. Rebuilt or not there is still a plaque with Christian VII's monogram over the entry gate that can be made out in the centre of the picture.

Photo: Antoft, 1963. DMM.

24.000 rdl., der blev overført til ham fra den andel, de Coninck ejede.⁶⁶ Hvorfor Schimmelmann fik en andel, og hvorfor det skulle holdes skjult, er usikkert, måske var det en belønning for at sikre entreprenørerne nogle betingelser, der var ikke så lidt mere fordelagtige, end dem Østersøisk-guineisk Selskab havde opnået i 1781. Det kan dog også være belønning for grundlæggende at sikre Østersøisk-guineisk Selskabs værdier til de Coninck og venner. Andre havde nemlig også været interesseret. Således handelshusene Cramer og Blachs Enke & Co., der i april 1787 havde skrevet til Schimmelmann og tilbudt, at de gerne fremover ville stå for den danske slavehandel, uden at deres tilbud blev accepteret eller tilsyneladende overvejet.⁶⁷

De Østersøisk-guineiske entreprenører, fik som nævnt ovenfor en lang række gode skibe ud af købet, men da formålet med overtagelsen af Østersøisk-guineisk Selskab, så vidt vi i dag kan vurdere det, mere var at få fingrene i disse skibe, end det var at drive slavehandel, var det ikke mange af skibene, der blev sat ind i farten rundt om Guineakysten til Vestindien med slaver.

Kun seks slaverejser blev det til, hvoraf vi kender lasten for de fire af dem. I alt blev der på de fire rejser købt 1.347 slaver fordelt på årene 1788-89. 1.077 blev leveret for de danske handelsstationer, medens 270 blev leveret fra handelsstationer på Ovenkysten. Af de 1.347 slaver nåede de 1.081 frem til Vestindi-

en, og 536 af dem blev solgt på de danske øer, medens 545 blev solgt på andre øer, fortrinsvis, går vi ud fra, franske øer.⁶⁸

Vi kan dermed konkludere, at de Østersøisk-guineiske Entreprenører på to år kun levere 536 slaver for salg på de danske øer, og dermed var også Østersøisk-guineiske Entreprenører langt fra de 1.600 slaver om året, der var anbefalet af kommissionen af 4. juni 1787.

Slavehandelsforordningen af 1792

Problemerne såvel forsyningsmæssigt som økonomisk med at få tilført tilstrækkeligt med slaver til de danske øer i Vestindien, var dermed stadig ikke løst, da den 18. april 1791 det engelske parlament forkastede et forslag om ophævelse af slavehandelen.

Forslaget var blevet forkastet, men da der i det engelske parlament havde været mange der stemte for forslaget, der blev forkastet med 163 stemmer mod 88,⁶⁹ var der i danske regeringskredse stor tiltro til, at det ikke ville vare længe, førend England forbød slavehandelen. Det var der da også en del der tydede på, for allerede året efter i april stemte parlamentet igen om en ophævelse af slavehandelen, og her blev det med 250 stemmer for og 85 mod, vedtaget at England skulle arbejde hen imod en gradvis afskaffelse af slavehandelen måske omkring 1796.⁷⁰ Der var heller ikke meget tvivl om, at når først England havde afskaffet slavehandelen, så ville de arbejde meget energisk for at

66 Degn 1974 p. 217.

67 Johannes Bülow 75 D 4.

68 Generaltoldkammeret 424, samt Gøbel 2008 p. 252.

69 Thomas 1997 p. 524.

70 Thomas 1997 p. 528.

hindre andre europæiske lande i at fortsatte med slavehandel, og dermed ville en fortsættelse af slavehandelen føre til en større eller mindre konfrontation med England. Vi skal ikke her komme nærmere ind på det,⁷¹ men diskussionen i England medførte en lignende diskussion i Danmark, og den 16. marts 1792 udkom Forordningen om negerhandlen, hvori det i § 1 blev fastslået at: "Med Begyndelsen af aaret 1803 ville vi, at al Negerhandel for Vore Undersaatter skal ophøre paa de Afrikaniske Kyster og ellers hvor den kunde finde Sted uden for Vore Besiddelser i Vestindien." Dermed havde Danmark som det første land i verden forbudt slavehandel, men for at give plantageejerne i Vestindien tid til ligesom at få fyldt lagrene op, fastslog § 2: "Imidlertid fra nu af nemlig og indtil Udgangen af Aaret 1802, maae det være tilladt for alle Nationer uden Forskiel og under alle Flag at indføre Negre og Negerinder fra Kysten til vore Vestindiske Øer".⁷²

Forordningen medførte altså ikke et øjeblikkeligt stop for den danske slavehandel, idet forbuddet blev udskudt, indtil man havde fået sat antallet af neger-slaver på St. Croix op fra 21.847 til de ca. 30-45.000, man mente, der skulle til, førend øens slavebefolkning kunne holde sig selv ved lige via et tilstrækkeligt stort fødselstal.⁷³ Det kan derfor også kon-

kluderes, at det, der først og fremmest spillede ind, ikke var humanistiske overvejelser, men en blanding af økonomiske – og, set i lyset af det forventede engelske forbud, udenrigspolitiske overvejelser, der styrede beslutningerne i Danmark.⁷⁴ Så den danske slavehandel fortsatte, og fra 1793 og frem til 1802 kan vi da også nævne ca. 120 danske slaveskibe. Af dem kom de 69 fra Vestindien, 26 fra Hertugdømmerne, 23 fra København, et kom fra Ringkøbing og to fra Norge. Af tallene fremgår det, at København nu havde mistet sin centrale placering inden for den danske slavehandel og at flere skibe nu afgik fra hertugdømmerne, ikke mindst Altona. Størsteparten af skibene, næsten 58 %, kom dog fra Vestindien, hvilket kunne tyde på, at de vestindiske plantageejere var blevet trætte af at vente på, at slavehandlere fra København skulle kunne løse deres forsyningsproblemer, så derfor tog de nu selv i højere grad ansvaret for at få leveret det tilstrækkelige antal slaver.⁷⁵

Efter 1802 skulle det så være forbudt danske skibe at sejle med slaver – sådan da – for vi har oplysninger om ca. 30 danske slaveskibe fra årene 1803-1807. Af københavnske redere, der i denne periode gjorde sig i slavehandel, kan vi bl.a. nævne J. Lind reder for slaveskibene MARTHA MAGDALENE, der sejlede slaver fra Guinea til Vestindien i både 1803 og 1804, samt slaveskibet CHRISTIANSBORG, der fik søpas for en rejse rundt om Guinea til

71 For en mere udførlig gennemgang af ophævelsen af den danske slavehandel se f.eks. Gøbel 2008 og Green-Pedersen 1979.

72 Gøbel 2008 p. 304.

73 Green-Pedersen 1979 p. 406.

74 Green-Pedersen 1983 p. 61.

75 Kommercekollegiet 1851 og 1852.

Vestindien så sent som den 17. februar 1806.⁷⁶ I alt er det blevet anslået, at for perioden 1793 til 1806, dvs. i den periode, der ligger efter, at vi i 1802 sådan da havde afskaffet slavehandelen, afskibede dansk indregistrerede skibe ca. 30.000 slaver fra Guineakysten.⁷⁷

Ude i Europa rasede på samme tid Napoleonskrigene, og en efter en blev Englands forbundsfæller i Kontinentaleuropa slået af de franske styrker. I takt med at det skete, og England blev ladet alene tilbage uden forbundsfæller, skiftede debatten om et forbud mod slavehandel karakter, fra at være et spørgsmål om humanisme og økonomi, til i højere grad at være et led i krigen mod Frankrig. Et spørgsmål om via et forbud at få revet økonomien væk under det franske kolonirige i Vestindien og den store franske import af sukker, der

skete via billige neutrale skibe som f.eks. de danske, der i modsætning til de engelske handelsskibe, ikke skulle beskyttes mod fjendtlige kapere. Det hjalp! I 1807 vedtog parlamentet en lov, der forbød engelsk slavehandel fra 1. januar 1808, men før det, og som en optakt til den endelige lov, vedtog parlamentet i 1806 "The Foreign Slave Trade Bill", der forbød alle englændere at levere slaver til andre landes øer i Vestindien. Forbuddet gjaldt også øer, der på grund af krigen, var besat af Englænderne,⁷⁸ og det var lige, hvad det skete. Juledag 1807 blev St. Croix, St. Thomas og St. Jan besat af England. De danske øer blev dermed underlagt loven af 1806, og dermed sikrede englænderen, at det danske forbud, der skulle have været gældende siden 1802, endelig blev gennemført – så bedre var vi heller ikke!

76 Hernæs 1998 p. 269-282.

77 Hernæs 1998 p. 225 samt 282.

78 Blackburn 2000 p. 309.

UPUBLICERERE KILDER

Rigsarkivet

Finanskollegiet: Generalbalance Østersøisk-guineiske Handelsselskabs ejendele 1787-1787 nr. 1107.

Generaltoldkammeret: Ældre del, Vestindisk-guineisk renteskriverkontor: Dokumenter vedr. Kommissionen for Negerhandelens bedre indretning. Nr. 424.

Generaltoldkammeret: Ældre del, Vestindisk-guineisk renteskriverkontor: Negerhandelens afskaffelse betræffende (1788-1847) nr. 426.

Generaltoldkammeret: Ældre del, Vestindisk-guineisk renteskriverkontor: Schimmelmanske papirer nr. 412

Generaltoldkammeret: Ældre del. Vestindisk guineisk renteskriverskontor.

Guineiske uafgjorte sager nr. 1037.

Guineisk Kompagni. Skibsprotokoller, snoven ELEONORA 1772-1774. Nr. 116 .

Kommercekollegiet, Søpaskontoret: Algierske pasprotokoller 1778-1848. nr. 1186-1187-1188-1189-1190 samt 1850-1851-1852-1853.

Skattekammeret, sekretariatet: Korrespondtordnede journalsager. Direktionerne for den islandske handel m.fl. nr. 149.

Sorø Akademis Bibliotek

Johan Bülow's papirer.

LITTERATURLISTE

Blackburn, Robin, 2000: "The Overthrow of Colonial Slavery 1776-1848". London.

Bobé, Louis, 1918: "Baron Henrik Bolten". In: Historiske Meddelelser om København. København.

Bruun, Carl, 1901: "Kjøbenhavn". Bind 3. København.

Christensen, Villads Chr., 1896-98: In: "En jydsk oplevelser." Samlinger til jydsk historie og topografi. 3. række, 1. bind.

Degn, Ole, 1974: "Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel". Neumünster.

Faber, Tobias, 1989: "Frederiksstaden og Nyhavn. København før og nu – og aldrig". Bind 6. København.

Feldbæk, Ole, 1986: "Danske Handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne Ledelsesregler." København.

Feldbæk, Ole, 1997: "Storhandelens tid" In: Dansk Søfartshistorie 1720-1814. Bind 3. København.

Friis, Astrid & Glamann, Kristof, 1958: "A History of Prices and Wages in Denmark, 1660-1800", Vol. 1. 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., 1979: "The Economic Considerations behind the Danish Abolition of the Negro Slave Trade." In: Gemery, Henry A. & Hogendorn, Jan S. ed.: The Uncommon Market. New York.

Green-Pedersen, Sv. E., 1983: "Dansk-vestindisk slavehandel og dens ophævelse. Konklusioner efter udenlandske arkiv- og biblioteksstudier." In: Festskrift til Kristof Glamann. København.

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.

Gøbel, Erik 2008: "Det danske slavehandelsforbud 1792". København.

Hages Haandbog I Handelsvidenskab, 1918. København.

Harbou, H.W, 1900. "Skibskaptajn og Grosserer Jens Jensen Bergs Selvbiografi". In: Personal Historisk Tidsskrift 4. rk. 3. bind. København.

Hernæs, Per O., 1998: "Slaves, Danes and African Coast Society". Trondheim.

Hyde, Francis E., Bradbury, Parkinson B. and Marriner, Sheila, 1953: "The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade." In : Economic History Review. Vol. 5.

Justesen, Ole and Feldbæk, Ole, 1980: "Kolonierne i Asen og Afrika". København

Justesen, Ole, 2010: "Afrika i Danmark, Danmark i Ghana" København.

Klem, Knud, 1970: "Det kgl. Oktr. Østersøisk-guineiske Handelsselskab." In: Handels- og Søfartsmuseets årbog 1970.

Klem, Knud, 1985: "Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700 årene." Bind 1-2. København.

Lauring, Kåre, 1996: "Kinahandelen – et spørgsmål om finansiering". In: Søfart, politik og identitet tilegnet Ole Feldbæk. København.

Lauring, Kåre, 1998: "Sømand, købmand og supercargo". Søhistoriske Skrifter XX. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Lauring, Kåre, 2010: "Dansk Slavehandel – en underskudsforretning." In: Handels- og Søfartsmuseets årbog 2010.

Nathanson, M.L., 1836: "Historisk statistisk Fremstilling af Danmarks National og Stats Huusholdning. København.

Nørgaard, Georg, 1986: "Guldkysten". København.

Rasch, A. A. & Sveistrup P. P., 1948: "Asiatisk kompagni i den florissante periode 1772-1792" København.

Schlegel, Joh. Frederik Wilhelm, 1793. "Statistisk Beskrivelse af de fornemste europæiske Stater". København.

Schovelin, Jul., 1899: "Fra den danske handels Empire" Bind 1-2. København

Sutton, Jean, 2000: "Lords of the East". London.

Taylor, Eric Robert, 2006: "If we must Die". Louisiana.

Thomas, Hugh, 1997: "The Slave Trade". London.

Werner, Johannes, 1927: "Christian Wilhelm Duntzfelt." København.

From loss to prohibition The Danish slave trade 1781-1807

SUMMARY

In 1776, after great losses, the Danish Guinea Company had to give up its monopoly in the Danish slave trade and return the administration of the Danish forts and trading stations to the king. Then in 1781 the Danish slave trade was taken over by a new company.

The new company was given a 30 year charter, and in that period the company was not only supposed to take responsibility for the Danish slave trade but also to ensure that Copenhagen became the centre for trade in and out of the Baltic, a fact which the company's name bears witness to: the Baltic-Guinea Trading Company.

The company was intended to be a private enterprise, but in order to get the company started the Danish state contributed the entire start capital of 3 million rix-dollars. The capital was, however, not paid in cash but instead consisted of 37 ships, quays, dockyards and warehouses in Copenhagen harbour which were transferred to the company. After deducting the value of all these properties and ships the Danish state paid the remaining 1,381,675 rix-dollars. The 3 million rix-dollars was then sold in shares of 100 rix-dollars. As a further form of subsidy the state purchased 10,000 of these shares, while the rest were sold to private shareholders.

On top of the state subsidy the company also profited from the economic boom which the American War of Independence (1775-83) had created for Denmark as a neutral nation and for its international trade. As regards the slave trade to the West Indies this consisted for the most part in the shipping of slaves from the Guinea coast to the French islands in the West Indies and the transport of sugar on the return trip home to Europe.

With the ending of the war in 1783 the period of prosperity was over. Merchant ships from the warring nations returned to the oceans of the world, and all that was left for the Baltic-Guinea Trading Company was its

original main task and the real reason for the establishment of the company, which was the transport of slaves from the Danish trading posts on the Guinea coast to the Danish West Indian islands. The Danish islands needed a supply of 1,600 slaves a year, men it soon transpired that the Baltic-Guinea Trading Company was not capable of delivering that many. The problem in the first place was on the Guinea coast where the Danish trading posts could only supply 52 % of the slaves that the company purchased, while the rest had to be purchased outside the Danish establishments. The problem continued in the West Indies, where only 30 % of the company's slaves were sold to the Danish islands because prices were higher on the French islands. Several other unfortunate circumstances occurred, and coupled with the poor economy after the ending of the war, this resulted in a large deficit for the company. So in 1787 the company returned all the rights in the Danish slave trade to the King. The right to run the Danish slave trade was then handed over to a group of Copenhagen merchants under the leadership of Friderick de Coninck, who took over the company's business obligations, the quays in Copenhagen harbour as well as the company's many ships. It was probably the latter that interested the new owners the most, since they only fitted out 6 of the ships as slave ships while they put the remainder into service on other routes.

In 1792 the Danish government then adopted a proposal to abolish the slave trade, but in order to give the plantation owners on the Danish islands in the West Indies time to ship sufficient slaves to the islands, the prohibition was not to take effect until 1st January 1803.

In the intervening years a further 120 Danish-registered slave ships were fitted out, but whereas Copenhagen had previously been the port of disembarkation,

most of the ships were now fitted out from the Danish islands in the West Indies and from ports in Northern and Southern Slesvig with Altona as the main port.

The Danish slave trade was supposed to be brought to a close in 1802, but things worked out differently, be-

cause we have knowledge of approximately 30 Danish slave ships from the period 1802-07, and in actual fact the Danish slave trade was not brought to a close until Christmas Day 1807, when the islands were occupied by Britain.



Kaptajn J.L. Ginge med hustru og børn i 1872.
Foto H&S.

Captain J.L. Ginge with his wife and children in 1872.
Photo DMM.

Fortællingen om en sømandsfamilie

Gennem 156 år samlede familien Ginge og Mathiesen en lang række personlige breve, dagbøger, fotografier og logbøger, som med tiden er tilgået Handels- og Søfartsmuseet arkiv. Begge familier er tidligere nævnt i museets årbøger, men kun kort og i relation til andre personer og begivenheder. I forbindelse med arbejdet med udstillingerne til det nye Søfartsmuseum er arkivalierne fra familierne atter gennemgået, og for første gang præsenteres her den samlede fortælling om familien Ginge og Mathiesen, hvis liv var præget og formet af livet til søs.

Familien Ginge kan spores tilbage til naturvidenskabsmanden Andreas Ginge (1754-1812), som i slutningen af 1700-tallet var bosat på Grønland med sin hustru Christine Elisabeth Lehmann (1761-1803). Under opholdet på Grønland fik ægteparret Ginge i 1790 sønnen Johan Hendrik Ginge (1790-1881), og det var med denne Ginge at familiens løbebane inden for søfarten blev lagt. I en alder af 12 år stak Johan nemlig til søs, og de følgende to år arbejdede han som messedreng. I 1803, året efter sin konfirmation, fik Johan hyre på et skib, der sejlede på Norge og Riga, derefter flyttede han til en onkel i Altona, hvor han boede frem til 1805 og lærte sig tysk.

Med kaperskib

Efter en otte måneders rejse til Senegal tog Johan i 1807 atter på havet, men da hans afrejse faldt sammen med Napoleonskrigene, kom der til at gå fire år, før han igen kunne sætte fod på dansk jord. Samme år som Johans afrejse var Danmark kommet med i krigen på fransk side, hvilket betød at Danmark var krigsførende. Johan kom af sted, men truslen fra de engelske kapere gjorde, at Johan sammen med resten af besætningen måtte overvintre i Bordeaux. Her var forholdene og forplejningen så ringe, at mandskabet klagede både til rederiet og den danske konsul. Forbedringen udeblev, og hele mandskabet inklusive Johan afmønstrede som resultat. Hermed var Johan strandet i Bordeaux indtil, det lykkedes ham at få hyre på et fransk kaperskib.

Hyre på et kaperskib kunne indbringe en sømand mange penge, hvis kapringen af fjendens skibe og last gik som planlagt. Hvis ikke, kunne det være med livet som indsats, hvor eneste mulighed for overlevelse var at skifte side. Dette oplevede Johan på egen krop, for kaperskibet, han var forhyret med, blev erobret af englænderne. De franske kapere og Johan reddede livet ved at melde sig under det engelske flag og fortsætte sejladsen i engelsk

kapertjeneste. Efter endt togt fik Johan sin frihed, og søgte fra Blackwell i England skibslejlighed til Danmark. At finde et skib hjem, midt under Napoleonskrigen, var dog ikke muligt, og Johan måtte i stedet tage endnu et togt som engelsk kapergast, inden han endelig kunne vende hjem til Danmark. Vel hjemme tog Johan atter hyre som kapergast, denne gang under dansk flag. Dette blev hans sidste tur som kaper, for derefter søgte Johan mod skolebænken, idet han flyttede til Nyhavn og startede på styrmandsskolen.

To gange bryllup

Efter styrmandsskolen og endnu et par ture til England rejste Johan til Århus. Her mødte han Ane Houberg (1792-1816), som han i 1813 giftede sig med. Året efter i april måned kom deres første barn datteren Christine Elisabeth til verden, men pigen døde i 1815. Året efter fødte Ane d. 2. januar 1816 tvillingepiger, men noget var galt med de to piger, for 6 timer efter fødslen døde de begge. Pigerne blev begravet sammen d. 6. januar. Ane kom sig aldrig over fødslen. Af kirkebogen for Århus Domsogn fra 1814-1817 fremgår det, at hun døde d. 13. januar og blev begravet d. 17. januar.¹ Hun døde formentligt af barselsfeber.

Allerede samme år giftede Johan sig igen. Det andet ægteskab indgik han med Charlotte Margrethe Gunbel. Parret bosatte sig også i Århus, og sammen fik de fire sønner. Andreas Wilhelm Ginge (1818-1840), Johan Christian

Ginge (1820-1840), Jacob Albert Ginge (1823-1845) og Jacob Lehman Ginge (1829-1915). De to ældste sønner omkom i en alder af tyve og toogtyve år ved et skibsforlis i 1840, medens den næst yngste søn Jacob Albert Ginge døde af kopper i 1845. Kun den yngste søn Jacob Lehmann Ginge overlevede begge sine forældre.²

At Johan stiftede familie satte ikke en stopper for hans rejser, og han fortsatte livet til søs. Han avancerede med tiden til kaptajn, og fra Århus rejste han med briggen SUPERB i fart til Gibraltar, Rio de Janeiro og Buenos Aires. I slutningen af 1820'erne blev SUPERB solgt, og kaptajn J.H. Ginge købte i stedet en anpart i galeasen JOHANNE MARGRETHE, som han førte på kortere ture frem til 1833. Samme år gjaldt det igen langfart med briggen ELEONORA SOPHIE, hvilket han fortsatte med frem til 1840.³ Herefter blev rejserne kortere og primært med destination til England. Det var på disse senere og kortere ture, at Kaptajn J.H. Ginge med skonnerten ELISE tog sin yngste og eneste levende søn Jacob med om bord.

Reddet af en håndøkse

Rejsen med ELISE i 1848 blev skelsættende for både far og søn, da de i ballast fra Lon-

1 Kirkebøgerne for Århus Domsogn, Hasle Herred, Aarhus amt 1814-1817.

2 Arkivaler om familien Ginge og Mathiesen på Helsingør Bymuseum. U reg. Nr. 2458

3 Poulsen, Hanne, *Handel og søfart florere – Nogle tidlige Sydamerikanfarere fra Århus. Dit Århus – Festskrift til Gunner Rasmussen den 15. februar 1990.* (Red) Bue Beck og Birgitte Kjær: Købstadsmuseet Den Gamle By, Skriftrække bind II, 60-74. I artiklen redegør Hanne Poulsen, ud fra arkivalier fra Handels- og Søfartsmuseet, kort om familien Ginge og hvordan søfarten florerede i Århus i begyndelsen af 1800-tallet.

don til Århus kæntrede i et stormvejr udenfor Stavanger. Det lykkedes i fællesskab Kaptajn J.H. Ginge og Jakob at redde både mandskab og skib, idet de ved hjælp af en håndøkse fik kappet rigningen, så masten flød væk og ikke trak det kæntrede skib mod havets bund. Derefter lykkedes det far og søn at rigge en nødrig sammen, så de og det resterende mandskab kunne føre skibet tilbage mod kysten. Manøveren lykkedes, ELISE nåede land og besætningen kom ved egen hjælp frem til byen Leith udenfor Edinburgh.

Den dramatiske hændelse blev siden nedfældet af hovedpersonen selv, idet kaptajn J.H. Ginge i 1869 valgte at nedskrive sine erindringer. Om historierne og årstallene falder i den helt korrekte rækkefølge, er ikke til at sige med sikkerhed. Som næsten firsårig kan fortidens hændelser stå lidt tåget i erindringerne, men det er tydeligt, at han efter de mange år på havet havde historier at fortælle.

Kaptajn Johan Hendrik Ginge tilbragte sit sidste år i Karmeliterklosteret ved Vor Frue Kloster i Helsingør. Han døde i april 1881 og blev begravet d. 24. april fra St. Mariæ Kirke.⁴

Sømand som sin far

Den dramatiske hjemrejse med ELISE har ikke afskrækket sønnen Jacob, idet han fortsatte livet som sømand. I 1858 giftede Jacob sig med den tyskfødte Marie Löphtien (1837-1926), og i en periode boede det nygifte par i Kiel, hvor

⁴ SA: Ginge I,II, III. Handels og Søfartsmuseet på Kronborg. Tryksag med salmer fra kaptajn Johan Henrik Ginges begravelse 2007:0104.



Tre generationer af familien Ginge. Til venstre ses Jacob Albert Wilhelm Ginge, i midten stands kaptajn Jacob Lehmann Ginge (J.L. Ginge) og yderst sidder bedstefaderen og kaptajn Johan Hendrik Ginge. Fotografiet er taget i slutningen af 1860'erne at dømme ud fra Jacobs alder. Han blev født i 1862.

Foto H&S.

Three generations of the Ginge family. The boy on the left is Jacob Albert Wilhelm Ginge, in the middle stands captain Jacob Lehmann Ginge (J.L. Ginge) and on the right sits grandfather and captain Johan Hendrik Ginge. The photograph has been taken around 1870 according to Jacobs age. He was born in 1862.

Photo DMM.

deres første barn blev født. Siden flyttede de til Helsingør, da J.L. Ginge, som nu er det navn han præsenterer sig som, i 1861 fik hyre som kaptajn fra byen.

Af et skøde fra 1862 fremgår det, at ”*skipper Jacob Lehman Ginge i 1862 bosætter sig på Lappen 14 i Helsingør*”.⁵ Familien nåede også at bo på Søestræde, Olaigade og Sudergade, inden de i 1880 flyttede til København.⁶ Deres første barn Johan Hendrik Nicolaus Ginge blev født i Tyskland i 1859, imens de tre næste børn kom til verden, da familien boede i Helsingør. Emilie Charlotte Frederikke Ginge blev født i 1861, Jacob Albert Wilhelm Ginge i 1862 og Hilda Marie Margretha Ginge i 1869.

J.L. Ginge var igennem 1860’erne forhyret hos reder Isaak Sidenius Pontoppidan og var kaptajn på to af hans mange skibe: barken MARIENLYST og barken HILDA. En bevaret brevkorrespondance på næsten hundrede breve mellem kaptajnen og rederiet vidner om den tætte kontakt mellem skibene på fart og forretningshuset hjemme i Helsingør. Ankomster, afgang, last, liv og sygdom blev flittigt noteret, og Pontoppidans Rederi var flinke til at afslutte breve med hilsener fra familien til kaptajn Ginge.⁷ I 1871 var rederiet I.S. Pontoppidan det næststørste rederi i Danmark med

en årlig tonnage på 4.126 tons. Kun overgået af Det forenede Dampskibsselskab A/S København, senere kendt som DFDS.⁸

Også Helsingør Avis bragte nyt om byens skibe. Telegrammerne om skibe med tilhørsforhold til byen kunne altid læses på forsiden af den lokale avis: ”*Barkskibet “Marienlyst”, Capt. Ginge, heraf Byen, er ifølge Telegram via Newyork vitterlig ankommet til Neworleans fra Liverpool. Alt vel – Skibet lader for Gothenborg*”.⁹ Nogle måneder senere kunne helsingoranerne følge skibets videre færd: ”*Bark “Marienlyst”, Capt. Ginge, heraf Byen, passerede Skagen i dag paa Reisen fra Neworleans til Gøteborg. Alt vel*”.¹⁰ Hvis ikke borgerne i Helsingør havde set det med egne øjne, så kunne de i avisen d. 2. august 1871 forvisse sig om, at barken ”*Marienlyst*” var kommet sikkert i havn: ”*Barkskibet “MARIENLYST”, Capt. Ginge, hjemmehørende her i Helsingør, er i dag ankommen hertil fra Gothenborg i Ballast*”.¹¹

Skibene var livsnerven i handelslivet i Helsingør, og hvis et skib ikke kom hjem, kunne det i værste fald betyde ruin ikke blot for rederen, men også for alle de lokale borgere og deres familier, der havde sat penge i farten og dets last. Derfor fulgte man interesseret med i, hvilke skibe der kom hjem og hvornår.

5 Oplysning fra realregistre og skøde- og panteprotokoller fra Helsingør Købstads bygrunde før 1900. Helsingør Kommunes Museer.

6 Forklaring fra Inger Budtz-Jørgensen om hvor familien boede i Helsingør. Knytter sig til at maleriet ”*Motiv af Helsingør Havn*” som var i familien Ginges eje. I dag Helsingør Bymuseum. HM 8638.

7 SA Personalia Ginge II. Capt. J.L. Ginge, breve. 1986:0187.

8 Møller, Anders Monrad, Dethlefsen, Henrik og Johansen Hans Chr., *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*. Gyldendal 1998, 199. Se tabel 36.

9 Helsingør Avis d. 4. april 1871. No. 80.

10 Helsingør Avis d. 17. juli 1871. No. 163.

11 Helsingør Avis d. 2. August 1871. No. 177.

Kaptajn på den lokalt byggede bark

I 1872 kunne lokalbefolkningen læse i Helsingør Avis, at kaptajn J.L. Ginge sammen med købmand Christian Schreiber oprettede aktieselskabet "Barkskibet Helsingørs Rhederi". Ejeren af aktieselskabet var Christian Schreiber selv, og J.L. Ginge var kaptajn på selskabets skib barken HELSINGØR. I.S. Pontoppidan fremgik som partsreder. Sammen med flere borgere i byen tegnede J.L. Ginge sig for aktieposter i selskabet: "*Som det vil sees af omstaaende Bekjendtgjørelse, indbyde d'hr. Skibsfører Ginge og Kjøbmand Chr. Schreiber til Actietegning paa det paa Skibsbygmestrene J.H. Løve og Søns Værft under Bygning Staaende Barkskib*".¹² Løve og Søns Værft var et af byens lokale virksomheder. Det blev grundlagt i 1825 af Jakob Hansen Løve på en skibsbygningsplads øst for hvor Øresunds Toldkammers pavillion og vagthus oprindelige lå. HELSINGØR var det femte skib, som Jakob Hansen Løve byggede fra bunden, idet han ellers hovedsagligt udførte reparationer på skibe. Løve og Søn fungerede som selvstændigt skibsværft, indtil det i 1882 blev overtaget af Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri.¹³ En overtagelse som faldt i tråd med, at en ny æra indenfor skibsfarten var begyndt at tage fart: brugen af dampskibe.

Museet er i besiddelse af aktieselskabet Helsingørs regnskaber for perioden 1875 -1886.

¹² Helsingør Avis d. 1. marts 1872. No. 50.

¹³ Klem, Knud, Træskibsbyggeriet i Helsingør. *Handels- og Søfartsmuseets på Kronborg. Årbog 1972*. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, 133 – 137.

Ud fra dem kan vi følge barken HELSINGØRS rejser fra havn til havn og se, at kaptajn J.L. Ginge i denne periode stiftede bekendtskab med byer som: Odessa, New York, Barcelona, Glasgow, Savannah, Danzig, Antwerpen, Plymouth og London.¹⁴

Nogen tid må kaptajnen dog have brugt i hjembyen. Kaptajn J.L. Ginge blev d. 19. januar 1878 optaget i Sankt Johannes logen Kosmos i Helsingør, som hører under Frimurerlogen. En beskæftigelse han i øvrigt delte med sin far, idet museet ligeledes har logebeviset tilhørende kaptajn Johan Hendrik Ginge fra den skotske Davids Lodge fra 1845.¹⁵ Kosmos logen stod for flere af de kulturelle arrangementer i byen. I 1870 og 1871 var der i Helsingør Avis flere notitser om koncerter i logens lokaler.¹⁶

Tæt kontakt mellem reder og kaptajn

Korrespondancen mellem Christian Schreiber og kaptajn J.L. Ginge var lige så hyppig, som den var mellem kaptajn J.L. Ginge og Rederiet I.S. Pontoppidan. Her er også forespørgsler til last, helbred og afrejsetidspunkter. Christian Schreiber lover endda sin kaptajn i brev dateret d. 10. februar 1874, at han nok skal hjælpe kaptajnens søn, da han alligevel ikke skal til søs. Præcis hvilken af sønnerne, der her er tale om, er usikkert, da ingen af dem valgte at blive sømænd som deres far og farfar.

¹⁴ SA Fartøj Bark HELSINGØR, H&S. Regnskaber og dokumenter vedr. barken HELSINGØR 1875-1886.

¹⁵ SA Personalialia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1939:0166 og 1939:0165.

¹⁶ Helsingør Avis i årene 1870-1871.

Den ældste, Johan Hendrik Nicolaus Ginge, led af en hjertefejl, og kunne ikke tåle at opholde sig i højder.¹⁷ Det var derfor udelukket, at han kunne opfylde de krav, der blev stillet en sømand om arbejde i riggen. Han fik i stedet plads på et slagteri, og blev som voksen slagteridirektør i Hjørring. Den yngste Jacob Albert Wilhelm Ginge kom i lære i en boghandel, og blev udlært boghandler som enogtyveårig i 1883. Samme Jacob fulgte senere i sin brors fodspor, da han omkring 1880 overtog slagteriet i Hjørring, da Henrik i stedet søgte mod udlandet og begyndte en slagterivirksomhed først i England og siden Canada. Den yngste søn blev en kendt mand i Hjørring. Efter blandt andet at have startet Hjørring Kricketklub, som senere blev til Hjørring Idrætsforening, fik han en vej i byen opkaldt efter sig.¹⁸

Det er også tydeligt at se, at brevkorrespondancen over lange afstande på den tid, var forbundet med en vis usikkerhed. Mange breve fra Christian Schreiber til kaptajn J.L. Ginge indledes med sætninger som: *“Håber du har modtaget mit forrige brev...”* eller *“kan ikke forstå, at du ikke har svaret på mit brev af...”*. Usikkerheden om brevene nu også kom frem var stor, og ikke afleverede beskeder til kaptajnen kunne betyde økonomiske tab for firmaet.

Af samme årsag blev telegrafbenyttet, når det drejede sig om beskeder der hastede.

Telegrafbeskeder til kaptajn J.L. Ginge er derfor også at finde blandt de papirer og breve, som museet har fra familien. Her vidner papirstrimlerne om, hvordan kodede beskeder er sendt fra Helsingør til de havne, hvor kaptajn J.L. Ginge lagde til. Men der var selvfølgelig tale om korte beskeder, så omkostningerne var så lave som mulig. Man betalte nemlig både for mængden af koder, samt for afstanden. Eksempelvis dækker koden “Babarisk” over følgende ordlyd: *“Alt er vel hjemme, der sendes Dig mange hjertelige hilsener”*, imens “Carcas” betyder: *“Rederiet tillader ikke, at jeg rejser hjem, Du må hellere komme hertil”*.¹⁹ Hilsnerne til og fra familien er ikke længere at finde i telegrammerne mellem kaptajn og reder, og glimtet af familien Ginge, som ofte kunne anes bag rederen i den tidligere brevudveksling, er nu forsvundet.²⁰

Farvel til søen og til Helsingør

Omkring 1879 følte kaptajn J.L. Ginge åbenbart større lyst til at blive på land end at være til søs. Barken HELSINGØR overgik i hvert fald, ifølge en kontrakt dateret d. 17. juli 1879, til kaptajn J. F. Lohmann: *“Tilsynsraadet overdrager herved Capt. J.F. Lohmann at føre Barkskibet Helsingør paa følgende betingelser: Capt. J.F. Lohmann overtager Skibet som det nu er beliggende i Helsingør Havn, i god Tilstand, og i enhver Henseende forsvarligt udrustet til at gaa i over-*

17 SA: Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Beskrevet af Margretha Ginge i hendes erindringer nedskrevet i 1956-58.

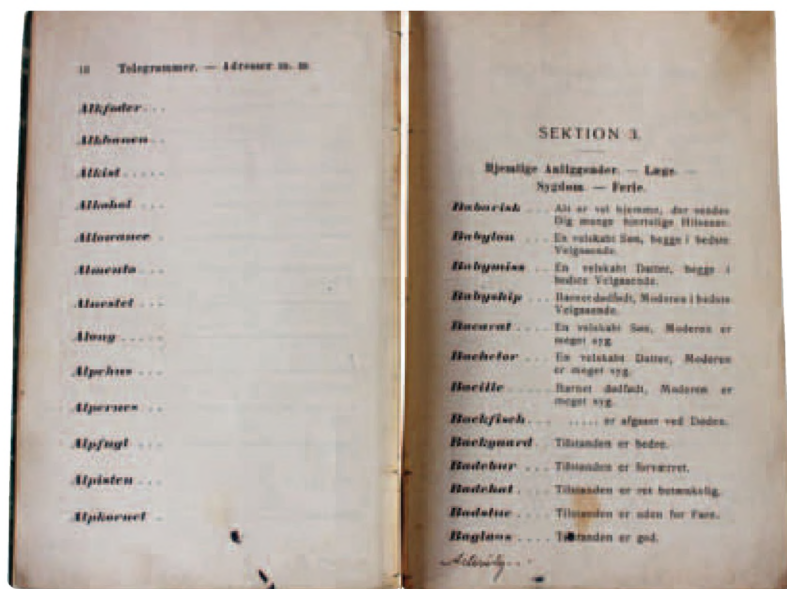
18 Anon, Ikke skarp klinge, men Albert Ginge. *Vendssysel Tidende* d. 1. september 1972. Vejnavn: Albert Ginges Vej.

19 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Privat telegraf-Code til brug for søfarende 1906. 2007:0106. Opslagsord: Barbarisk: side 17. Carcas: side 25.

20 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Capt. J.L. Ginge, breve. 1986:0187.

Privat Telegraf-Code til brug for Søfarende. Udgivet i 1906. Bogen har tilhørt E.H. Mathiesen. Foto Trine Halle.

Private Telegraph-Code for Seafarers. Published in 1906. The book originally belonged to E.H. Mathiesen. Photo Trine Halle.



søisk Fragtfart, ... ”.²¹ Hermed gik kaptajn J.L. Ginge og Christian Schreider hver til sit. For kaptajnen og barken HELSINGØR var der dog blot tale om en kortvarig adskillelse. Skibet gjorde siden dårlige forretninger under sine nye ejere, og i slutningen af 1880 kunne den nu landfaste J.L. Ginge købe skibet og lægge det ind under sin nye forretning: H.S. Hansens Skibsprovantering.²²

21 SA: Fartøj Bark HELSINGØR. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Regnskaber og dokumenter vedr. bark HELSINGØR 1875-1886. Her ligger også kontrakten som er udarbejdet mellem Tilsynsraadet for Aktieselskabet Barkskipet Helsingørs Rhederi og Capt. J.F. Lohmann d. 19. juli 1879. Selve kontrakten er tre sider lang.

22 Krak Danmarks ældste forretninger 1915. Kraks Forlag 1915. Opslag: H.S. Hansen. Side 102. I følge Handels- og Søfartsmuseets genstandsprotokol for K4001: Oliemaleri af barken HELSINGØR, kom skibet atter på J.L. Ginges hænder i 1880.

For J.L. Ginge gik ikke på pension i 1879. Året efter indgik han et samarbejde med Niels Christian Petersen, da de d. 13. februar 1880 skrev under på kontrakten, der overdrog dem H.S. Hansens Skibsprovantering i København.²³ J.L. Ginge indskrev sig for den største part af firmaet, idet han indskød 6000 kr., imens N.C. Petersen tegnede sig for 2500 kr. Beløbet på de 6000 kr. vidner om, at den tidligere kaptajn havde tjent penge nok til, at han både kunne forsørge sin familie og lægge penge til side. Samtidig fortæller det også, at en mand af søen ikke nødvendigvis var på søen hele livet. Der var også alternativer at finde på land, og som halvtredsårig var J.L. Ginge klar til et begynde en ny karriere. Familien Ginge

23 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Kopi af kontrakt 2007:0104.



Marie Ginge med døtrene Emilie Ginge og Margrethe Ginge i hjemmet i Amaliegade omkring 1880.

Foto H&S.

Marie Ginge with two of her daughters, Emilie and Margretha. The picture is taken in their living room at Amaliegade around 1880.

Photo DMM.

flyttede derfor i april samme år til København, og bosatte sig i Amaliegade nr. 35, 1. sal, som lå ovenpå forretningen. Familien flyttede senere fra 1. sal til 2. sal, hvor de overtog en større lejlighed.

Selvom familien Ginge flyttede fra Helsingør, forsvandt de maritime omgivelser omkring familien ikke. Området ved Amaliegade emmede i 1880'erne af søfart og handel. Med placeringen så tæt på indløbet til Københavns Havn, Toldbodgade og Nordre Toldbod har master og sejl været indenfor synsfeltet, skibe har lagt til og fra, og sømænd har præget gadebilledet i deres ærinder mellem havn, værts-huse og forretninger. Samtidig er der også tale om en yderst fornem placering af forretningen og hjemmet i hovedstaden. Familien Ginge boede tæt på kongefamilie ved Amalienborg og nær de kunder som handlede hos H.S. Hansens Skibsproviering.

Det gik faktisk så godt, at familien Ginge i 1880'erne indrettede sig i Amaliegade helt efter tidens mode. Hjemmet blev udsmykket ud fra klunketidens overpyntede æstetik. Stilen var præget af kvaster, tunge gardiner, møbler og borde var fyldt med porcelæn og forgyldte rammer med billeder af familien. Dette er tydeligt at se ud fra et fotografi taget af Marie Ginge og hendes to døtre i stuen i Amaliegade i 1890'erne. Marie sidder ved et bord, dækket af fotografier af familien, sammen med sin yngste datter Margretha. Bag ved dem sidder den ældste datter Emilie og læser i en bog. Her er det tydeligt at se, at familien Ginge er flyttet et trin op på den sociale rangstige og er nu en del af det bedre borgerskab.

J.L. Ginge gik som seksoghalvfjerdsårig på pension i 1906. Ni år senere døde han efter længere tids svagelighed, og d. 21. september 1915 blev han begravet på Assistens Kirkegaard.²⁴

Skibsfører J.L. Ginges Mindelegat

Efter J.L. Ginges død rettede hans enke i 1916 med datteren Emilies hjælp henvendelse til Sømandsforeningen af 1856 "*Prinsesse Marias Hjem for gamle Sømænd og Sømandsenker*" med ønsket om at oprette et mindelegat i hendes mands navn. Hendes ønske gik i opfyldelse, da bestyrelsen for Sømandsforeningen samme år takkede for et statsgældsbevis på 500 kr. med 5 % i årlig rente, som Enkefrue Marie Ginge havde doneret. Som ønsket "*bliver Skibsfører J.L. Ginges Mindelegat*" oprettet, og renterne blev brugt til juleaften at købe tobak til de gamle sømænd på hjemmet.²⁵

Ud over at donationen sikrede kaptajnens navn for eftertiden, så sikrede den også lidt godt til de sømænd, som ikke havde familie eller materielle goder. For ikke alle sømænd var lige så velstillede som den afdøde kaptajn. Det var mange, der ikke havde en familie, der ventede derhjemme, og som ville tage sig af manden i alderdommen. I de unge år var det næppe et problem, som en sømand brugte mange tanker på. Der var altid hyre at få og destinationer at sætte sejl mod. Men når krop-

24 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 2007: 0104. Dødsannonce.

25 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 2004:0069.



Dobbeltportræt af Margretha Ginge og E.H. Mathiesen. Fotografiet må være taget i forbindelse med deres forlovelse eller bryllup og stammer derfor fra 1901. Foto H&S.

A twin portrait of Margretha Ginge and E. M. Mathiesen. The photograph must have been taken in connection to their engagement or wedding in 1901. Photo DMM.

pen var nedslidt, og arbejdet på dækket blev for krævende at udføre, så måtte selv den mest hårdføre sømand gå i land.

Sømandshjemmene var en mulighed for dem, som ikke havde noget hjem at vende hjem til. Ideen om et hjem for sømænd blev realiseret af sømanden Peter Funk. I 1856 stiftede han Sømandsforeningen, og i 1874 kunne Sømandsforeningen bygge sømandsboliger på Christianshavn.²⁶ Hjemmet blev siden udvidet med en tilbygning, og i 1911 stod *Prinsesse Mariés hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker* indflytningsklar på Christianshavn. Den franskfødte prinsesse Marie, der blev gift med den danske prins Valdemar i 1885, havde altid udvist stor interesse for søens folk, og efter hendes tidlige død i 1909 blev hjemmet navn-

givet efter hende. Siden fulgte andre tiltag. I 1904 åbnedes Sømandshjemmet i Nyhavn 22, som Indenlandsk Sømandsmission stod bag. Behovet for boliger til sømænd viste sig at være stort, og ideen bredte sig hurtigt til resten af landet.²⁷ Da brugen af Sømandshjem var på sit højeste, var der 43 at vælge imellem i Danmark.²⁸ Så selvom renterne på et statsgældsbevis på 500 kr. der muliggjorde køb af tobak, ikke lyder af alverden, kan det have gjort en overordentlig menneskelig forskel for de gamle sømænd. Og det fortæller os, at netop de gamle sømænds ve og vel har ligget familien Ginge på sinde.

Den ældste datter Emilie blev boende sammen med sin mor frem til hendes død i 1926 og hun forblev frøken. Emilie blev boende i familiens sidste hjem. En lejlighed på Dosseringen nær søerne i København som hun havde delt med sin mor, indtil hun døde på et plejehjem på Frederiksberg i 1942. Da ingen af J.L. Ginges to sønner valgte at blive sømænd, kan man tro, at tilknytningen til søen stoppede med J.L. Ginges død i 1915, men der er jo stadig den yngste datter af J.L. og Marie Ginge. Hvorledes gik det Margretha?

Svigerson og kaptajn

Hilda Marie Margretha, kaldet Margretha, giftede sig i 1901, med kaptajn Emil Heinrich Mathiesen (1867-1946) og sikrede dermed for-

26 Hjemmesiden for Sømandsforeningen af 1856. http://www.smf1856.dk/30-1-soemandforeningens_historie.htm

27 Møller, Dethlefsen og Johansen, *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*, 156.

28 Hjemmesiden for Sømandsmissionen. <http://www.somandsmissionen.dk/>

tællingen om sømandsfamilie en generation endnu. E.H. Mathiesen kom som sin kone fra Helsingør, og var søn af kaptajn I.G. Mathiesen. Det er derfor ikke mærkeligt, at E.H. Mathiesen stod til søs som femtenårig i 1882 med skonnertbriggen SVAVA, og at han derefter var på adskillige langfarter frem til 1886, hvor han begyndte på Københavns Navigations-skole, hvor han i 1887 afsluttede sin styrmandsek-samen.

I 1892 blev E.H. Mathiesen ansat som styrmand hos DFDS, hvor han avancerede til 1. styrmand. I 1898 skiftede han rederi og blev ansat ved Svendsen & Christensen (D/S Cimbria A/S), det senere Vendila, hvor han ligeledes først blev 1. styrmand på S/S LARS KRUSE og senere også på det nybyggede S/S ERIK BOYE. Et skib som han i øvrigt var tilsynsførende på under dets bygning på Naks-kov Skibsværft. Skibsfører for S/S ERIK BOYE blev kaptajn E.H. Mathiesens sidste opgave på søen. Som enogtresårig gik han i land i 1928 og helligede sig, til sin død i 1946, familien og sin bestyrelsespost i Skibsførerforeningen.²⁹

Margretha Ginge og E.H. Mathiesen mødte hinanden gennem deres fædres bekendtskab og deres familiers tilknytning til Helsingør. En gemt brevkorrespondance mellem kaptajn J.L. Ginge og hans reder Christian Schreiber fra d. 26. februar 1874 fortæller, at Christian Schreiber ønskede at købe skibet J.M. LØVE af kaptajn Mathiesen. Christian Schreiber ville

²⁹ SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Fra Skibsførerforeningens medlemsblad d. 24. april 1946. Side 82-83 under Dødsfald 2007:0104.



Kaptajn E. H. Mathiesen med hustru Margretha og deres tre døtre: Marie Elisabeth (Mulle), Margrethe Dorothea og Inger Johanne i 1911.

Foto H&S.

Captain E.H. Mathiesen with wife Margretha and their three daughters: Marie Elisabeth (Mulle), Margrethe Dorothea og Inger Johanne in 1911.

Photo DMM.



Scrapbogen som indeholder E. H. Mathiesens udklip og hilsener til sin ældste datter Marie Elisabeth (Mulle). Alle udklip er samlet og indsat i bogen af hustruen Margretha. Teksten på billedet er den der er refereret i artiklen.

Foto Trine Halle.

The scrapbook which contains the clippings from E.H. Mathiesen to his eldest daughter Marie Elisabeth (Mulle). All clippings has been collected and placed in the scrapbook by his wife Margretha. The text on the clipping is the one referred to in the article.

Photo Trine Halle.

give 4500 kr. for skibet, men kaptajn Mathiesen forlangte 5000 kr.³⁰ Familiernes veje krydses igen da den unge E.H. Mathiesen i 1883 fik hyre som dreng om bord på skonnerten ALEXEI, hvis kaptajn var J.L. Ginge.³¹ Helsingør var et lokalsamfund, hvor redere, kaptajner, handelshuse og deres familier har kendt hinanden på kryds og tværs.

Hilda Marie Margretha Ginge og E.H. Mathiesen blev gift d. 14. august i 1901 i Christiansborg Slotskirke i København med efterfølgende middag på Hotel Phoenix i Bredgade.³² De nygifte flyttede ind i en lejlighed i Odensegade 8, 2. sal i København, og lejligheden blev rammen om familien de næste mange år. De-

res tre døtre voksede op her. Marie Elisabeth blev født i 1903, Margrethe Dorothea i 1904 og Inger Johanne i 1908.

Den tætte kontakt til de tre døtre

Pigerne vokser, ligesom andre børn i familien Ginge, op med en far på havet. En scrapbog mellem E.H. Mathiesen og hans ældste datter Marie Elisabeth, kaldet Mulle, viser hvordan E.H. Mathiesen bevarede kontakten til sin datter, når han var på søen. E.H. Mathiesen sendte udklip fra kataloger, med små hilsener til Mulle, som hans hustru klistrede ind i en scrapbog. Bogen fungerede som et talerør fra far til datter på tværs af tid og sted. Blandt andet skrev han: *“Kjære Mulle! Far haaber du har haft en god Fødselsdag og er glad for et lille billede fra Far den Dag, se her er nu en hel mængde fine Kufferter,og Tasker med saa mange Remme,Laase og Spænder, kan Du fortælles Moer og Søster hvad det er for noget, og hvad de kan bruges til, og lad mig så se, at du. ogsaa er*

30 SA Fartøj. Bark HELSINGØR. H&S. Regnskaber og dokumenter vedr. Bark HELSINGØR 1875-1886. Fra år 1874.

31 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 1986: 0123. Dagbog skrevet af E.H. Mathiesen.

32 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 2007: 0104: Bryllupsinvitation

Glansbilleder og breve fra kaptajn J.L. Ginge til datteren Margretha. På bagsiden af alle glansbillederne er der skrevet hilsener til datteren.

Foto Trine Halle

Scraps and letters from captain J.L. Ginge to his daughter Margretha. On the back of the scraps is written messages for Margretha from her father.

Foto Trine Halle.



en frisk og glad lille Pige, saa skal Du snart ud og sejle med "Lars Kruse" igen. Hils og kys Moer og din Søster. Din Faer".³³ Gennem repræsentationen af scrapbogen var E.H. Mathiesen aldrig langt fra sin datter og hun fra ham.

Ønsket om kontakten til datteren havde E.H. Mathiesen tilfælles med sin svigerfar. Da Margretha var barn, sendte han ligeledes udklip og glansbilleder hjem til sin datter. Bagpå skrev han også beskeder og hilsener, og hvis hun var en god pige, opførte sig ordentligt og blev nummer et i klassen, så ville hun få en

gave.³⁴ Eneste forskel på faderlige hilsener ud over tid og sted var, at Marie Ginge ikke samlede udklippede i en scrapbog, men blot gemte dem, som de var.

E.H. Mathiesen tog ofte sin familie med på sine rejser, hvilket var en luksus som kun var kaptajnen og 1. styrmanden forundt. Et billede fra 1907, taget om bord på S/S LARS KRUSE, viser kaptajn E.H. Mathiesen sammen med Margretha og døtrerne Mulle og Margrethe Dorothea. Nitten år senere var alle tre piger med deres forældre ombord på den festudsmykkede S/S ERIK BOYE i forbindelse med kaptajn E.H. og Margrethas sølvbryllup. Ved

33 SA Personalia Ginge I, II, III. 1965: 0352: Hæfte med indsatte billeder og tekst lavet af Kaptajn E.H. Mathiesen til datteren Marie Elisabeth Mathiesen (Mulle). Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

34 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 2007: 0087



Kaptajn E. H. Mathiesen med hustru og døtrene Marie Elisabeth og Margrethe Dorothea i 1907 om bord S/S LARS KRUSE. Inger Johanne er endnu ikke født.

Foto H&S.

Captain E.H. Mathiesen with his wife and their two daughters Marie Elisabeth and Margretha Dorothea in 1907 on board S/S LARS KRUSE. Their third daughter Inger Johanne has not been born yet.

Photo DMM.

enkelte lejligheder rejste kaptajn E.H. Mathiesen alene med døtrene som i 1924, da Mulle var med sin far om bord på S/S ERIK BOYE til Dakar. Far og datter blev på turen interviewet af en udenlandsk avis under overskriften: *“Captain’s daughter prefers the sea with her dad to*

home with her mother”.³⁵ Stoltheden lyser ud af kaptajn Mathiesen på det tilhørende fotografi, hvor Mulle står ved hans side.

Fra sejl til damp

Selvom der er mange lighedspunkter mellem svigerfar Ginge og svigersøn Mathiesen, er der et vigtigt punkt, der skiller dem fra hinanden: den teknologiske udvikling. Hvor J.L. Ginge gennem hele sit liv var kaptajn på skibe, der var drevet ved sejl, blev E.H. Mathiesen kaptajn på skibe, der var drevet af damp.

Skiftet fra sejl til damp betød en væsentlig ændring i det hierarki, som sømænd gennem århundreder havde arbejdet og indfundet sig under. Man startede som ung knægt, og havde man lysten, kræfterne og styrken, var det muligt at arbejde sig op gennem hierarkiet, til man en dag kunne kalde sig l. styrmand eller kaptajn. Som ca. tresårig kunne en kaptajn trække sig tilbage og nyde sine resterende leveår på land. Ofte med en opsparing der var tjent dels gennem hyren og dels gennem for-tjenesten på de varer, han som kaptajn enten havde fragtet hjem i sin kahyt med henblik på videre salg eller som procenter af selve skibets fragt, den såkaldte kaplak.

Med dampskibets udbredelse blev arbejds-gangene ændret, der opstod en ny struktur om bord, og mænd, som aldrig havde beskæftiget sig med det maritime erhverv, fandt vej til søen. Hvor sømændene før havde delt et hierarki på

35 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Artikel fra udenlandsk avis. Navn og dato ukendt 2007:0104.

dækket, blev det nu til to adskilte hierarkier mellem dæksmandskabet og maskinfolkene.³⁶ Den nye teknik krævede nye former for arbejdsmænd om bord som for eksempel: kullemperen, fyrbøderen, maskinassistenterne og maskinmesteren. Samtidig gjorde den teknologiske udvikling det muligt, at mænd uden nogen tidligere tilknytning til søen fik hyre på dampskibe i kraft af deres tekniske kunnen. Og her var der ikke tale om, at de skulle arbejde sig op. De blev hyret til at udføre en opgave, og den holdt de sig til. Startede du som fyrbøder, så sluttede du som fyrbøder.³⁷

En helt ny tid

Både J.H. Ginge og J.L. Ginge var repræsentanter for det, der kan betegnes som sømænd af den gamle skole, dem der arbejdede sig op fra dæksdreng til kaptajn. J.L. Ginge var dog også et eksempel på, at ikke alle kaptajner, som gik i land, valgte at gå på pension. Han fortsatte en naturlig forlængelse af det maritime erhverv: at sælge proviant til skibe. Selvom J.L. Ginge valgte den samme levevej som sin far, har der næppe været et krav fra hans side til sønnerne om, at de skulle gå samme vej. At de både arbejdede i en boghandel og på et slagteri viser forståelsen for en anden levestil end sømandens. Det økonomiske råderum som en kaptajns hyre sikrede, gav familien råd til at sønnerne havde et valg.

36 Møller, Dethlefsen og Johansen, *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*, 145.

37 *Ibid* s. 158.



Sølvbrudeparret Mathiesen på dækket af S/S ERIK BOYE sammen med to af døtrene i 1926. Familien var med kaptajn E. H. Mathiesen på tur i anledningen af deres sølvbryllup.

Foto H&S.

Captain Mathiesen and his wife celebrating their silver wedding on board S/S ERIK BOYE together with two of their daughters.

Photo DMM.

E.H. Mathiesen repræsenterer, med sin stilling som 1. styrmand på det nybyggede skib S/S LARS KRUSE, den nye tid, samtidig med at han sikrede den fortsatte forbindelse til søen. Derudover er det værd at bemærke, at E.H. Mathiesens eksamenspapirer vidner

om den stigende professionalisering, der blev krævet af mandskabet. Fra 1887 og frem tog E.H. Mathiesen flere eksamener, idet jobbet som styrmand krævede eksamenspapirer. Fag som geografi og vejrlære samt engelsk var en del af forberedelsesfagene inden styrmandseksamen.³⁸

Alting har en ende

Da ingen af de tre døtre Mathiesen giftede sig med en sømand, endte den direkte forbindelse til sønen fra J.H. Ginges hyre som skibsdreng i 1802 med kaptajn E.H. Mathiesens død i 1946. Ethundredeogfirehalvtreds års uafbrudt relation til sønen var slut.

Alle tre piger kom på N. Zahles Seminarieskole, og de fik efterfølgende alle tre en husholdningsuddannelse i løbet af 1920'erne og 1930'erne. Tiden var blevet moden til, at kvinderne fik mulighed for andet end at gå derhjemme og passe familien. At alle tre piger kom igennem det samme uddannelsesforløb vidner om familiens tilpasning til den nye tid, som i et vist omfang indbefatter kvinderne på arbejdsmarkedet.

Efter husholdningsskolen valgte søstrene forskellige veje. Mulle arbejdede som barneplejerske, Margrethe Dorothea studerede zoofysiologi og Inger Johanne arbejdede som assistent på Medicinsk Laboratorium, blev senere redaktør på Gyldendal. Pigerne var på en og samme tid repræsentanter af et kønsbestemt

karrierevalg og af deres tid. Som alle de andre kvinder i familien Ginge og Mathiesen blev de på land, imens det var mændene, der drog til søs. Der er dog undtagelser at finde blandt mændene. Igen er det værd at nævne, at J.L. og Marie Ginges sønner valgte andre veje.

Men selvom ingen af de tre døtre giftede sig med sømænd, glemte ingen af dem deres families mangeårige relation til sønen. Det var kaptajn E. H. Mathiesen, som begyndte at forære museet genstande fra familien i 1933, og siden var det den yngste datter Inger Johanne, som afleverede familiens breve, dagbøger, logbøger og fotos til museet.³⁹ En handling som vidner om familiens interesse for at bevare historien om de to familiers oprindelige udgangspunkt og deres langvarige tilknytning til sønen.

Fortællingen fortsætter

Så det er et taknemmeligt søfartsmuseum, som åbner op for denne skatkiste af viden. Glade for, at vi som kulturinstitution kan få lov til at spejle historien gennem en families genstande, og derved følge deres røde tråd, som gør historien vedkommende og personlig.

Gennem disse arkivalier kan vi sætte ansigter på historien om de mange og lange rejser, som sømænd foretog. Om arbejdsrelationer, der med tiden skiftede. Om de organisationer der opstod i takt med, at familien ikke altid var den sikre endestation og samfundet i stedet måtte træde til. Om den teknologiske

38 SA Personalia Ginge I, II, III. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 2007: 0100: Læg med diverse eksamenspapirer for E.H. Mathiesen, heriblandt eksamensbeviser for fagene: Geografi og Vejrlære og Engelsk.

39 Håndøksen fra skonnerten ELISE blev foræret til museet i 1933. Fremgår af museets journal 1246/33.

udvikling inden for skibsfarten, og hvad den kom til at betyde for skibene som arbejdsplads.

Samtidig kan en families efterladte personlige ejendele aldrig fortælle hele historien. Som museum vil vi altid være underlagt det faktum, at vi så mange år efter sidder tilbage med det, som nu engang har overlevet fra fortiden. At der altid vil være tale om fragmenter af noget, der har eksisteret engang. Det er derfor vigtigt at understrege, at denne fortælling er båret igennem af de genstande, som er blevet gemt og bevaret over tid og af de fortællinger, som familiens medlemmer selv har valgt at fortælle.

Det sidste ord om familien Ginge og Mathiesen er derfor ikke sagt endnu. Mere forskning vil kunne bringe os endnu tættere på familien og dens kaptajner. Der er stadig stakke

af breve og telegrammer som endnu ikke er læst og regnskabsbøger som ikke er gennemgået. Forhåbentlig vil museet også fremover finde tid til at uddybe historien om familien Ginge og Mathiesen og derved trække endnu flere røde tråde til vores fælles maritime historie. For de ligger blot og venter.

Historien om familien Ginge og Mathiesen og deres personlige ejendele vil blive en del af udstillingen, når Museet for Søfart åbner i 2013.

Artiklen er skrevet af Trine Halle, cand.mag. i historie og museologi fra Københavns Universitet. Trine Halle har i 2011 assisteret museets inspektører i arbejdet med den permanente udstilling til det kommende søfartsmuseum.

UPUBLICEREDDE KILDER

Arkivalier fra Handels- og Søfartsmuseets arkiv. SA: Ginge I,II, III og SA: Fartøj Bark HELSINGØR

Handels- og Søfartsmuseets journal for indkomne genstande: 1246/33.

Arkivalier fra Helsingør Bymuseum om familien Ginge og Mathiesen.

Helsingør Avis No. 50, No. 80, No. 163, No. 177.

Kirkebøgerne for Århus Domsogn, Hasle Herred, Aarhus amt 1814-1817.

PUBLICEREDDE KILDER

Klem, Knud, Træskibsbyggeriet i Helsingør. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1972*. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Krak, *Danmarks ældste forretninger*. Kraks Forlag 1915.

Møller, Anders Monrad, Dethlefsen, Henrik og Johansen, Hans Chr. *Dansk søfarts historie bind 5 1870-1920*. Gyldendal 1998.

Poulsen, Hanne, *Handel og søfart florere – Nogle tidlige Sydamerikanfarere fra Århus*. Red. Bue Beck og Birgitte Kjær. *Dit Århus – Festskrift til Gunner Rasmussen den 15. Februar 1990*. Købstadsmuseet Den Gamle By. Skriftrække bind II. 60-74.

HJEMMESIDER

Sømandsforeningen af 1856

Sømandsmissionen

Trine Halle

The tale of a Danish seafaring family

SUMMARY

This article focuses on the Danish seafaring family by the name Ginge who lived in Elsinore and later on in Copenhagen. The family can be traced back to the late 18th century where the priest and scientist Andreas Ginge (1754-1812) lived with his wife in Greenland. In 1790 the couple had a son and at the age of 12 the son, Johan Hendrik Ginge (1790-1881), went to sea. For the next two generations to come the boys in the family took hire on ships. When they later in life had wife and children they still went to sea while their wives stayed at home and took care of the children and their upbringing.

The Ginge family tells the story of the hard work the seamen through time have endured on board the sailing ships and later on motor ships. It also tells the stories of the foreign destinations far, far away but most of all it tells the story of the seamens longing for the families when they were away.

Letters and diaries, which today is a part of the museum collection, give evidence of the strong bonds between family members and tells us how the Ginge family

through generations dealt with having a husband and father at sea and a family back home.

For instance, captain J.L. Ginge wrote on the back of clippings and send them to his daughter Margretha. When she later had children of her own, her husband captain E.H. Mathiesen also sent clippings with messages written upon them to their daughter. Margretha even collected the clippings in a scrapbook and kept them for her daughter.

The connection to the sea ended for the Ginge family in 1946 when the son-in-law, Captain E.H. Mathiesen after a long life at sea died of old age. He and his wife had three daughters and none of them married a seaman. Neither did they choose that occupation themselves.

The Ginge family today stands as a representative of a seafaring family where tradition and unity played an important role. Artifacts concerning the family such as diaries, letters, telegrams and pictures will be showcased in the Danish Maritime Museum as a part of the new permanent exhibition.



Den gamle Dok 1, som det nye museum kommer til at omkranse, har ganske kort til naboerne. Øverst er det Kulturværftets bygninger og nederst ses den gamle Würtembergers Ravelin med hovedindgangen til Kronborg. Ravelinbroens linje fortsættes over dokken i den kommende Kronborgbro, der kommer til at rumme museets store konferencsal.

Foto: Maj 2011. Leveret af BIG.

Årsberetning 2011

Handels- og Søfartsmuseets helt dominerende opgave i disse år er planlægning, udvikling og gennemførelse af museets store fornyelse, med opførelse af nyt hus, udvikling af gamle og nye aktivitetsfelter og gennemførelse af museets nye indretning med udstillinger, videnscenter, skoletjeneste, butik, cafe og konferencefaciliteter frem til den forventede åbning medio 2013.

Museets arbejde har i 2011 været fokuseret på det store udstillingsprojekt, der, på baggrund af en bevilling fra Aage- og Johanne Louis-Hansens Fond, gennemføres sammen med udstillingsarkitekterne Kossmann.dejong, Amsterdam. Parallelt med dette er samarbejdet med Maritim Museums Byg ApS, der står for opførelsen af det nye museum, blevet intensiveret i takt med, at byggeriet skrider hurtigt frem.

2011 blev samtidig året, hvor museet fik vedtaget nyt navn, logo og designprogram udviklet i samarbejde med branding- og designbureauet e-Types.

Beretningen 2011 fortæller vanen tro 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 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.

Museets medarbejdere arbejder alle frem mod det nye museum, hvad enten arbejdet består i at udforme indholdet af de nye udstillinger og de aktiviteter, der skal foregå i det store nye hus, eller arbejdet består i at klarlægge samlinger, arkiver, bibliotek, konserveringsværksteder, magasiner og administrative funktioner til det nye museum.

Museets bestyrelse er i sammenhæng med denne udfordring sammensat ud fra kvalifikationer i forhold til at skulle drive en moderne kulturinstitution, med de ikke blot aktivitetsmæssige, men også markedsføringsmæssige og driftsøkonomiske udfordringer, det indebærer. Bestyrelsen er udpeget af et repræsentantskab, der repræsenterer alle sider af det maritime Danmark.

Bestyrelsen, under ledelse af formanden, Erik Østergaard, har i årets løb beskæftiget sig



Handels- og Søfartsmuseets nye navn bliver Museet for Søfart – Maritime Museum of Denmark. Logoet er både en forkortelse for det danske navn og spiller samtidig med det internationalt kendte symbol for et motorskib, M/S.

Foto: e-Types.

med de fleste sider af museets drift og udvikling. Museets relation til de offentlige bevilingsgivere og til Maritim Museums Byg ApS, samt udvikling af det nye museums profil har været i centrum for bestyrelsens arbejde. Sidstnævnte førte til, at bestyrelse, repræsentantskab og Kulturarvsstyrelsen i efteråret godkendte museets nye navn:

“Museet for Søfart – Maritime Museum of Denmark”. Navnet hænger sammen med museets nye logo og designprogram, der er skabt i samarbejde med brandingbureauet e-Types med anvendelsen af bogstaverne M/S som bærende element i det nye logo.

Den store opgave med at bygge og indrette et nyt søfartsmuseum førte til, som omtalt i tidligere årsberetninger, at man i 2008 oprettede en ny selskabskonstruktion til at løfte store dele af opgaven:

Maritim Museums Byg ApS, der står for gennemførelse af byggeriet og indretningen. Det daglige arbejde foregår med formanden for Maritim Museums Byg, Dan Pode Poulsen, som hovedkraft. Medlem af Maritim Museums Byg's bestyrelse, Jacob Salvig, direktør for Naturama i Svendborg, er sammen med formanden det vigtigste bindeled til Handels- og Søfartsmuseet.

Arbejdet gennemføres på baggrund af generøse donationer 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
- TORM's Understøttelsesfond
- ØK's Almennyttige Fond

Byggeudgifter er estimeret til omkring 300 mio. kroner, hvortil kommer udgifter til indretningen.

Fondsmidlerne samles i en, ligeledes i 2008, stiftet fond, Maritim Museums Fond, med en bestyrelse bestående af: Formand Met-



Det nye og enkle logo kan anvendes fleksibelt i forhold til billeder, her i en tænkt reklame for det nye museum.

Foto: e-Types.

te Christensen, vicepræsident, Sø- og Handelsretten; Carsten U. Larsen, direktør, Folkeetinget, 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 samt formand for Maritim Museums Byg, Dan Pode Poulsen.

Fonden har etableret førnævnte datterselskab: Maritim Museums Byg ApS med en bestyrelse bestående af: Formand Dan Pode Poulsen, Arnt Ottendahl, arkitekt, Arkitektfirmaet Arnt Ottendahl; Jacob Salvig, museumsdirektør, Naturama; Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen.

Museet og omverdenen

Museet fungerer ikke og skal ikke fungere som en isoleret institution. Ikke mindst i forbindelse med etableringen af det nye museum er det vigtigt at udvikle samarbejdsrelationer, der kan styrke museet.

I 2011 er der arbejdet målrettet på at etablere og videreudvikle relationer, 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, Kulturværftet og Helsingør Havne 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.

Arbejdet mandede i efteråret ud i et samlet notat, der beskriver samarbejdets parter, samarbejdsområder og visioner for fremtiden. Heri beskrives Kulturhavn Kronborg som et unikt område med tre individuelt stærke kulturaktører og havnen: Det drejer sig ud over Museet for Søfart, om Kulturværftet, Kronborg samt Helsingør Havne.

De enkelte institutioner skal leve deres eget liv og markere sig selvstændigt i offentlighedens øjne, men samlet set rummer Kulturhav-

nen et helt nyt udendørsrum, der både skal fungere som adgangsvej til de enkelte institutioner og som et nyt og spændende oplevelsesrum. Der skal skabes store enkeltstående begebenheder, såvel som tilbagevendende begebenheder, lige som også "hverdagsgæsten" skal sikres en oplevelse af liv og sammenhæng i området. De fire parter går sammen i en fælles styregruppe og programgruppe for aktiviteten på området. Fra Museet for Søfart bliver en af hovedinteresserne her at sikre bedst mulig adgang for historiske skibe til havnen, og måske med tiden at kunne have et par gæstende historiske skibe liggende i den nyrenoverede dok 2 foran Kulturværftet. Parallelt med dette etableres sammen med Helsingør Kommune en Grundbrugergruppe, der skal stå for service, drift og vedligehold af udearealerne.

Parallelt med dette er arbejdet med at af søge muligheder for tættere samvirke med områdets øvrige aktører begyndt: Hamlets scenen, Biblioteket, veterandampskibet "Bjørn", Værftsmuseet og Øresundsakvariet.

Helsingøregnen og Helsingør Kommune

I 2011 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 bestyrelsesmedlem til Vækst & Viden. Helsingør Kulturforening er et samarbejdsorgan for primært de større ikke kommunale kulturinstitutioner. Museet er deltager i Vækst & Videns netværk for erhvervslivet.

Museet deltager endvidere i møderækker på Skibsklarerergården, der søger at samle det lokale museums- og kulturliv omkring markedsføringsinitiativer og produktudvikling.

Disse tiltag er et led i at videreudvikle samarbejdet med Helsingør Kommune. Samarbejdet er beskrevet i en samarbejdsaftale, der danner baggrund for kommunens driftsbevilling til museet på ½ mio. i 2011 og 2012.

Turismeudvikling, lokalt, nationalt, internationalt

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 er medlem af bestyrelsen og repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen og for den nye turismeorganisation "Visit Nordsjælland". Specifikt er der i Visit Nordsjælland regi arbejdet med en idé om at udvikle et maritimt "oplevelsesspor" gennem Nordsjælland, og der er arbejdet med WOCO på at få opstillet et koncept der inddrager museet og Kulturhavn Kronborg i Københavns internationale markedsføring.

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 (International Congress of Ma-



I september 2011 kunne bestyrelsen for Maritim Museum Byg og museets personale gå den første tur i de nu udgravede lokaler i det nye museum. Selv uden gulv, lofter og aptering var det en stor oplevelse at fornemme rummene fysisk.

Foto: Benjamin Asmussen, H&S.

ritime Museums) med søfartsmuseer rundt i verden. I 2011 blev dette styrket på flere punkter: Museet overtog i skikkelse af Benjamin Asmussen posten som sekretær for Søfartspuljen, netværket for danske museer, der beskæftiger sig med alle typer søfartshistorie. I foråret blev der afholdt et puljemøde på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg og i efteråret arrangerede puljen en studietur for medlemmerne til Vest-

norge, hvor kontakter blev knyttet til en række museer og Hardanger Fartøvernssenter. Museet deltager v. Jørgen Selmer i det baltiske kulturarrvssamarbejde om kystkultur, der i foråret holdt møde i Bergen, og museet har v. Jørgen Selmer deltaget i ICMMS kongres på Smithsonian i Washington med foredrag og drøftelser bl.a. af det nye søfartsmuseumskoncept i Helsingør.

Det nye museum, byggeri og udstillinger

Året 2011 har været første egentlige byggeår efter første spadestik i september 2010. Der er etableret grundvandssænkning i byggefeltet, og hele rummet for den kommende bygning er nu udgravet. Der er etableret en spunsvæg, der er fastgjort med jordankre ind i siden af den omgivende jord.

Arbejdet med at tilpasse den eksisterende dok er godt i gang med bortskæringer/bortsprængning af dokkens "hæl" samt udskæringer i dokken, hvor de fremtidige broer skal placeres. Samtidig arbejdes der på at sikre dokken mod opdrift pga. grundvandet ved at forbore for de jordankre, der skal sørge for den egentlige fastholdelse af dokken.

Dokkens afslutning ud mod havnebassinet er færdigstøbt, og udgør nu den kommende østlige grænse for museet. Dokkens broer med underliggende lokaler er under bygning på et skibsværft ved Shanghai, og planlægning af det nye hus' aPTering er i fuld gang.

Udstillingsarbejdet følger en detaljeret arbejdsplan, der udstikker, hvilke arbejder der skal udføres hvornår af henholdsvis museets eget personale, udstillingsarkitekterne Kossmann.dejong og eksterne leverandører.

Ved årets udgang er samtlige udstillingstemaer grundigt beskrevet med samt de mængder af undertemaer, som hvert udstillingstema er opdelt i. I tilknytning hertil er arbejdet med genstandslistor og prioritering af konserveringsopgaver nær afslutning, og arbejdet med fremskaffelse af billeder, film og personlige historier til at underbygge hvert subtemas pointer er i gang. Ved årets udgang er det samlede



Udstillingen om livet om bord vises inde i et stiliseret skibsskrog omtrent midt i den nordlige fløj. Her kan emner som hierarki, mad, levestandard og det daglige arbejde opleves i både sejskibstiden samt i damp- og motorskibstiden.

Foto: Kossmann.dejong.

"outline-design" for udstillingerne færdigt fra arkitekternes side.

Alt indsamlet materiale fastholdes i en database for udstillingen, i 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 hvornår.

Arbejdet udføres af en udstillingsgruppe under ledelse af Jørgen Selmer. Gruppen har fordelt basisudstillingens temaer mellem sig som følger (arbejdstitler): Benjamin Asmusen: "Globalisering I, 1700-tallet"; "I krigens skygge". Torkil Adersen: "Sømandsliv, Myter, Hjem, Havn, Skib"; "Globalisering II, vor egen tid". Thorbjørn Thaarup: "Navigation og verdensbilleder"; "Tids Vraget". Undervejs i arbejdet indgår Kåre Laring som søfartshistorisk

sparringspartner og Line Hallbjørnsson og Andreas Grinde i forhold til konserveringsopgaver, montering og logistik under udstillingsarbejdet, samt Thomas Bjørn Poulsen med ansvaret for kommunikation mellem museum og udstillingsarkitekter og tilrettelæggelse af de løbende work-shops.

Udstillingsarbejdet bygger ikke blot på medarbejdernes faglige viden og erfaring men også i høj grad på en lang række kontakter i ind- og udland blandt museumskolleger og erhvervets fagfolk. Med henblik på fremstilling af nutidens søfart har museet stor gavn af en erfagruppe bestående af Jens Bjergmose, TORMs Understøttelsesfond; Stig Creutzfeldt, TORM; Jørgen Harling, Maersk Liner Networking and Products; Carsten Melchior, Den Danske Maritime Fond; Søren Rasmussen, J. Lauritzen A/S; samt Anne Thommesen, NORDEN A/S.

Samlinger

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 fraslytter de sidste lokaler på Kronborgs område.

Indsamling

Samtidig med ovennævnte forøges samlingen hvert år først og fremmest gennem gaver fra enkeltpersoner, organisationer eller institutioner.

Museumsinspektør Kåre Lauring har det overordnede ansvar for registreringer. I arbejdet indgår Henriette Gavnholdt, Thorbjørn Thaarup, Morten Bronke samt Merete og Jørgen Marcussen.

Blandt årets gaver og erhvervelser kan nævnes:

Styrehus og ikke-rygersalon fra Storebæltsfærgen H/S Sjælland. H/S Sjælland blev bygget i 1887, ombygget i 1909 og ophugget i 1935. Styrehuset og ikke-rygersalonen blev dengang reddet og fungerede som sommerhus ved Marielyst frem til 2010. I forbindelse med et ejerskifte blev museet kontaktet for overtagelse af selve sommerhuset, som den ny ejer ønskede at rive ned. Det viste sig, at styrehuset og især ikke-rygersalonen var i så original stand, at de var bevaringsværdige. Derfor besluttede museet at hjemtage begge til museets samlinger i sommeren 2011.

En maskinrumsmode fra M/S Bolivar, bygget på Helsingør Værft 1977, er doneret af Rødvig Skibsmotormuseum. Fra Orlogsmuseet er modtaget en mindre samling genstande vedrørende kaptajn Bom, der sejlede under 2. Verdenskrig. Museet har til de nye udstillinger modtaget en samling genstande fra Skagens Sømandshjem og en samling genstande fra Danske Sømands- og Udlandskirker, herunder en messehagel fra den danske sømandskirke i Rotterdam. Endvidere er modtaget: Beilin,

Ben: Brev fra kronprins Frederik vedr. krigs-
sejlere 1947; Christensen, Ib: Erindringer fra
sejltid i Mærsk Line; Christensen, Schott Niels:
Genstande fra Dansk-Fransk D/S; Halle, Tri-
ne: Tryksag: "Løs på fjenden"; Hansen, Johan:
Blok: Jomfru; Harrington, Sharron: Arkivalier
vedr. Skonnert ARTEMIS ex NOAH af Mar-
stal; Højbjerg, Inger: Genstande fra pensio-
neret lods Ove Alexis Winsløw; Larsen, Poul:
Vragfund fra Øresund; Lauring, Kåre: Skibs-
protokol omhandlende div. norske skibe 1799-
1802; Lauritzen, Jan: Genstande vedr. DFDS,
J. Lauritzen og Olau Line; Moltke-Leth: Te-
stamentarisk gave: Arkivalier vedr. hovmester
Aage Frederik Christensen; Olsen, Boserup
Per: Lærebøger til styrmandseksamen; Olsen,
Inge-Lise: Vielsesattest for Edith Mathilde An-
dersen og Oscar Emil Olsen; Thaarup, Thor-
bjørn: Idræts-Havnevejviser fra Handelsflå-
dens Velfærdsråd.

Blandt gaverne til billedsamlingen kan
nævnes 600 fotografier doneret af Handelsflå-
dens Velfærdsråd.

Frank J. Bentler har skænket en billedsam-
ling fra Østgrønland, der desværre var opført
under forkert givernavn i årbogen 2010.

Registrering

Samtlige nyindkomne genstande blev i 2011
registret i museernes fælles registreringsda-
tabase REGIN. Endvidere fortsattes arbejdet
med at overføre ældre registreringer til REGIN.

I 2010-11 fik museet, via økonomisk støtte
fra Kulturarvsstyrelsen, mulighed for at få en del
af de gamle analoge protokolregistreringer digi-
taliseret. Det drejede sig om alle de genstande,

der er registreret mellem årene 1964, hvor mu-
seets analoge stikords søgesystem ophører, og
frem til 1995, hvor museets registreringer blev
digitaliseret. I alt drejer det sig om ca. 16.000
registreringer. Projektet blev fra museets side
udført af Kåre Lauring, der via gennemlæsning
af protokollerne stod for klargøringen af de en-
kelte registreringer til digitalisering. Selve digi-
taliseringen og overførslen af de mange nye digi-
taliserede genstandsregistreringer til museets
registreringsbase i Regin blev udført af firmaet
Konkat ved Viggo May i Århus.

Efter at projektet var gennemført, var an-
tallet af museets digitaliserede registreringer
steget fra ca. 6.000 til 22.161, og dermed er
47% af museets ca. 47.500 genstande nu digi-
talt registreret.

Af hidtil u-registrerede genstande, indkom-
met i perioden 1996-2010, er der i 2011 blevet
registreret ca. 1.000 genstande.

Tilvæksten til det digitale billedarkiv er på
ca. 850 fotografier. Heraf en del fra Handels-
flådens Velfærdsråds fotokonkurrence 2010.

Søkort

Søkortregistreringen er færdig, men registre-
ringerne vedligeholdes, når noget flyttes eller
i øvrigt ændrer sig. Af de allerede registrerede
kort i den interne database, som vises på net-
tet, har Merete Marcussen indtastet yderligere
400 kort i Regin i årets løb og er nu nået fra
1915 til 1996.

Journalsager

Revision, ompakning og databaseregistrering
af museets journalsager er færdig. Der er i pe-

rioden fra november 2010 og frem til påsken 2011 behandlet årgangene fra 1940 tilbage til museets grundlæggelse i 1915. De relevante poster, der indeholder oplysninger om genstande eller museets virksomhed i øvrigt med blivende interesse, er registreret i en database, der nu indeholder i alt 27.420 poster, hvoraf de 3.472 er fra årets registrering. Arkivet er nu placeret på magasinet.

Radiotelegrafistarkivalier

Radiotelegrafistforeningen af 1917 har afleveret en række arkivalier til museet. Det drejer sig om tyve flyttekasser, der er blevet gennemgået og færdigregistreret af Merete og Jørgen Marcussen ved årets udgang. Der er bevaret cirka 40 arkivkartoner med materiale fra primært 1970 til 1990, men enkelte sager går længere tilbage. Emnerne er typisk overenskomstforhold, men spænder i øvrigt bredt fra risikosejlads i krigszoner, over hygiejne, arbejdsforhold, uddannelsesforhold, udfasning af telegrafister ved overgang til GMDSS, samarbejde med andre organisationer og udvikling af sikkerhedsudstyr som radioer og redningsflåder. En del forlis er behandlet, da de har haft effekt for netop redningsmidlernes udvikling, og samarbejde med Statens Skibstilsyn og senere Søfartsstyrelsen om udviklingen er også registreret.

Materialet er registreret i en database med cirka 300 poster, der senere vil blive indlagt i Regin.

Sagsarkiv

Arkivets oplysninger er f.eks. skibslistes, afskrifter fra provinsarkiver, oplysninger fra

rederier og værfter om nybygningers søsætninger og afleveringer, brochurer og markingsmaterialer fra rederier, datablade for instrumenter, småtryk etc.

Museets hovedsamling blev registreret i 2010, men under oprydningsarbejderne i år er yderligere materiale fremkommet, der løbende registreres og pakkes i kartoner, der placeres på magasinet.

Omfatter bilagene et enkelt skib, er der oprettet et link til et register over skibe, hvor man kan se, om et bestemt skib er behandlet både i Sagsdatabasen og f.eks. også i Radiotelegrafistdatabasen.

Udfasning til andre museer

I årets løb har museet, med økonomisk støtte fra Kulturarvsstyrelsen, arbejdet med et projekt vedr. overdragelse til andre museer af genstande og genstandsgrupper, der ikke ligger inden for museets koncept eller fremtidige satsningsområder.

Projektet udføres af Kåre Lauring, og i løbet af 2011 er der blevet overdraget genstande til følgende arkiver og museer: Arbejdermuseet, Bornholms Museer, Botanisk Museum, Danmarks Medie Museum, Dansk Folkemindesamling, Design Museum Danmark, Diesel House, Faaborg Byhistoriske Arkiv, Marstal Søfartsmuseum, Nationalmuseet, Dansk Jernbanemuseum, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, Museerne i Fredericia, Odense Bys Museer, Odense Staalskibsværft, Orlogsmuseet, Sønderborg Slot og Teatermuseet i Hofteatret. På museets magasiner har der endvidere været arbejdet med at finde og tilbagelevere en

samling af dokumenter på bengalsk/persisk/hindi, samt 17 etnografiske skibsmodeller, der har været deponeret fra Nationalmuseet siden slutningen af fyrrerne.

Forespørgsler

Arkivet har i årets første 9 mdr. modtaget og besvaret ca. 440 forespørgsler i form af e-mails, breve, personlig henvendelse, telefonopkald.

Der er leveret fotos til en række udstillinger; bl.a. Museum of Transport, Glasgow; til hjemmesider, bl.a. Sogn og Fjordane Fylkesarkivet og D/S Norden; til netartikler på Wikipedia; til film, bl.a. til Dragør Lodsmuseums udstilling; til bøger, bl.a. til Træskibs Sammenslutningen og udgivelsen af DRs serie "Danmark – kyst til kyst" og til årets knejpefestival i Helsingør.

Bibliotek

Museet har i 2011 indgået en formel samarbejdsaftale med Søfartens Bibliotek, der lukker på grund af manglende bevillinger. Aftalen medfører, at de kulturhistoriske dele af bogsamlingen på Søfartens Bibliotek overføres til museets bibliotek og indgår i dets bogsamling. Tilsvarende bliver diverse databaser fra Søfartens Bibliotek overdraget til Handels- og Søfartsmuseet. I løbet af året har Søfartens Bibliotek modtaget bevillinger fra en række maritime fonde til at gennemføre afviklingen, der også omfatter flytning af udlånsaktiviteten til Handelsflådens Velfærdsråd. Søfartens Bibliotek har fra november 2011 udstationeret bibliotekar Irene Olsen til arbejdet på museet med at overføre samlingerne fra Søfartens Bibliotek

og integrere dem i Handels- og Søfartsmuseets bibliotek. Arbejdet fortsætter i 2012.

Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen har afsluttet arbejdet med at katalogisere Handels- og Søfartsmuseets årbog på artikelniveau til vores online-bibliotekskatalog. Det betyder at man kan søge efter de enkelte artikler i kataloget, hvorefter man via et link på katalogposten, kan finde artiklen i fuldtekst format. I skrivende stund er alle artikler fra 1942 til 1960, lagt ud i fuldtekst format. I løbet af 2011-2012 vil alle artikler undtagen de seneste fire årgange være gratis tilgængelig for alle.

Ligeledes er relevante forskningsartikler fra danske og internationale tidsskrifter og bøger, som omhandler danske maritime forhold eller er skrevet af danske maritimhistoriske forskere, blevet katalogiseret i bibliotekskataloget.

Bibliotekets bogbestand er vokset med 67 indkøbte bøger, samt 29 bøger, modtaget som gave. En liste over bibliotekets nyindkøb for 2011, kan ses på: <http://fyrskibet.dk/category/biblioteket/>

Ud over egne bogkøb, har museet i 2011 modtaget mange boggaver fra private og firmaer:

Benjamin Asmussen: (1) "50 years – past – present – future" (2) "Museum guide Maritime Museum Rotterdam"; Diesel House: "B&W-fireaktmotorens historie 1910-2010"; Bent Henningsen: En større boggave på 23 diverse maritime bøger; Anders Klarskov: Flere eks. af "Lauritzen News"; Kåre Lauring: "Den danske lods 1910"; Jan Lauritzen: "Eventyret i Antarktis"; Hans Lund: 12 af vores årbøger; Marstal Søfartsmuseum: (1) "Erindringer af skibsfører

Albert Andersen Porse” (2) Niels Christiansen, “Strandinger og forlis ved Møn” (3) “Marstal Søfartsmuseums årbog 2010” (4) Karstensen Hermansen, “Marstals matadorer – H.C. Christensens rederi og værft i årene 1842-1952”; Jakob Seerup: Kaj Toft Madsen, “Danske torpedoer 1868-2008”.

Følgende forfattere har foræret egne værker til biblioteket: Ole Stig Johannesen, (1) “Mærskflåden – skibene i årene 1976-1990” (2) “Trampskibe”; Robert Amandus Johnson, “Saint Croix 1770-1776 – The First Salute to the Stars and Stripes”; Anne-Marie Lering, “Breve hjem til Vanløse – og hvad der derefter fulgte”; Jon Nordstrøm, “Nordisk tatovering”; Søren Nørby, “Mine 42 år i Søværnet af Kommandør Jørgen Vilhelm Stilling” – som fortalt til Søren Nørby.

Jørgen Marcussen har gennemgået bøger fra Helsingørs Tekniske Bibliotek. Bøger uden interesse for museet er udskilt og de øvrige især ældre tekniske tidsskriftsserier om skibsbygning og maskinvæsen fra anerkendte internationale institutioner er gjort parat til registrering.

Bevaring og magasiner

Konservering

Blandt de mere komplekse genstande museets konservatorer har arbejdet med er to overbygninger fra Storebæltsfærgen “H/S Sjælland”, henholdsvis et styrehus samt en passagerkahyt med sofaer, knager m.m. Specielt i opholdskahytten er meget originalt bevaret f.eks. det oprindelige DSB tapet. Bygningerne har været brugt som sommerhus siden trediverne og blev

hugget fri af deres fundament, løftet med kran til to blokvogne og transporteret til pladsen ved museets magasiner. Alle kobberudluftningsventiler, dørskilte, lamper osv. er borttaget for at forhindre hærværk og tyveri, og der er sat et trådhegn op omkring bygningerne.

Magasinarbejde

Ved siden af arbejdet med de nye udstillinger har en af årets største opgaver været nedpakning og flytning af museets arkiv fra administrationsbygningens 2. sal. En del af arkivet bruges med så stor frekvens af museets inspektører, at dette er skilt fra og indtil videre bevares i lokaler i administrationens stueetage, hvis hidtidige indhold af 40 hyldemeter tegningsmateriale, der omfatter tegninger til 938 skibe fra B&W, er flyttet til museets magasin.

Flytningen fra 2. sal er sat i værk på grund af Slots- og Ejendomsstyrelsens ønske om at energioptimere bygningens loftarealer, og det var derfor muligt for museet at få dækket udgifter til nedpakning og flytning af arkivet.

Før flytningen blev arkivet delt op, så 64 flyttekasser med arkiv og 78 store arkivkasser blev holdt tilgængelige, mens de resterende 200 flyttekasser med omkring 5000 bøger, fotoalbum, arkivalier m.m. blev flyttet til museets indkomstmagasin, hvor det alt sammen blev frosset ned til minus 40° C. Dernæst er arkivet flyttet ind på selve magasinet, hvor der er ryddet omkring 150 hyldemeter reol for at få plads til de store mængder. Alle disse hyldemeter er “ryddet”, ved at reolernes hidtidige indhold af genstande er lagt tættere, og der er indskudt flere hylder pr. reolfag.

I forlængelse af dette flyttearbejde, er der skabt plads i kompaktreoler til modtagelse af store mængder bøger fra Søfartens Bibliotek.

Sikkerheden ved museets magasin er blevet forbedret, idet en garagebygning i tilknytning til hovedmagasinet har fået installeret brand og tyverialarm tilsluttet de øvrige samlinger, samt systemnøgler således at alle dele af bygningen har samme høje sikring og varslingsniveau.

Værksteder

Museets monteringsværksted, som der blev klargjort lokaler til i 2010 er nu færdigindrettet. Dette har kunnet lade sig gøre takket være en generøs donation fra Arne Simonsen, Scan Shipping. Takket være donationen har det været muligt at udstyre værkstedet med el-installation, maskiner, loddeudstyr og håndværktøj. Resterende installation af udsugningsanlæg er sket ved samling af ældre dele fra museet, samt dele doneret fra Fælleskonserveringen på Kronborg og konservator Henrik Dinesen.

I forbindelse med Slots- og Ejendomsstyrelsens energioptimering af administrationsbygningen har museet stillet det tidligere snedkerværksted til rådighed for maling af vinduer. Til gengæld får museet stillet et grovværksted med en mobil udsugningsenhed til rådighed for svejsning og andet grovere arbejde.

Skibsmodelværksted

På museets eget skibsmodelværksted har modelrestaurator Anders Faurholdt sammen med museets frivillige i værkstedet, John Rasmussen, 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.

Udlån af genstande og billeder

I 2011 har museet udlånt genstande til følgende museer, firmaer og organisationer:

Arktisk Institut, Cinema Center Helsingør, Frisian Historical and Literary Centre, Helsingør Kommunes Museer, Kroppedal, Kulturværftet, Københavns Museum, Malmø Museer, Nationalmuseet, Nexus Communication, Rudersdal Museum, Tivoli A/S, Vikingskibshallen, Zomus og Øregaard Museum.

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.

I 2011 har Kåre Lauring fortsat sine studier inden for den danske slavehandel. Resultatet, der er en gennemgang af Østerøsiske-guineiske Selskab (1781-87) med særlig henblik på selskabets økonomi, samt den efterfølgende danske slavehandel frem mod det endelige ophør i 1807, er blevet publiceret i museets årbog.

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.

Etablering af undervisningsafdeling

Kulturarvsstyrelsen har bevilget midler til et forprojekt med idégenereringsfase og opstilling af et projekt for etablering af en undervisningsafdeling på Museet for Søfart med start i forbindelse med det nye museums åbning. Det forberedende arbejde er udført af Trine Halle under medvirken af Benjamin Asmussen og Torkil Adersen. Forprojektet gennemføres i første halvdel af 2012 ved Trine Halle.

Publikationer

- Jørgen Selmer, Kåre Lauring og Benjamin Asmussen redigerer museets årbog, der i 2011 udkom for 70. gang. Museets årbog udgives af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.
- Benjamin Asmussen: De sidste sejlskibe – småskibsfarten i Danmark i tiden omkring verdenskrigene, Maritim Kontakt 33.
- Trine Halle: "Sømandskirkerne får naturlig plads på nyt søfartsmuseum", artikel i "Nyt fra Danske Sømandskirker og Udlandskirker". Nr. 3, s.12.
- Kåre Lauring: "Fra underskud til forbud – den danske slavehandel 1781-1807". Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 2011.

- Benjamin Asmussen medlem af redaktionen og netredaktør for tidsskriftet Maritim Kontakt.

Digitalisering af museets årbøger

Museets årbøger, der er udkommet siden 1942 blev scannet af projektmedarbejder Maria M.C. Olsen i 2010. Projektet er fortsat i 2011, hvor projektmedarbejder Morten Bronke har delt bøgerne op i artikelform og lagt dem på nettet, én årbog om ugen cirka. Dette foregår indtil alle bøger på nær de fire nyeste er gjort tilgængelige for alle i digital form. Hver årbog ledsages af en kort artikel på "Fyrskibet" af Morten Bronke. Billedarkivar Henriette Gavnholdt Jakobsen er tovholder på projektet.

Projektet er finansieret af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

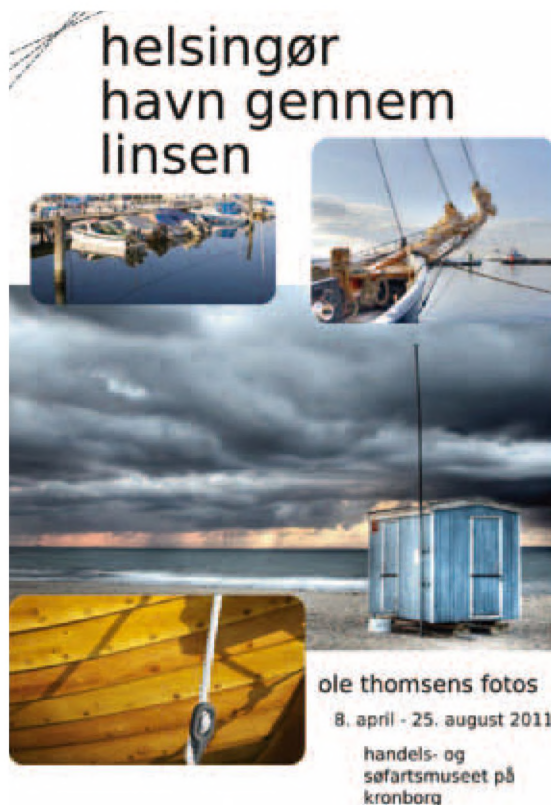
Indeks for årbogens femårsindeks til år 2012

Indekset til årbog 2012 for årene 2007-2011 forberedes hvert år. I december 2010 blev der udtaget 489 stikord af årbog 2010 og indlagt i basen, der nu har stikord for fire af de fem år med i alt 2.190 poster.

Stikordsbasen er tilgængelig fra museets hjemmeside for årene 1942 til 1945 samt 1990 til 2010 med i alt 12.000 poster. Det svarer cirka til en tredjedel af de udgivne bøger. Arbejdet udføres af Jørgen Marcussen.

Permanente udstillinger

I udstillingerne på Kronborg har museet i årets første 9 måneder haft 35.017 gæster, hvilket er en fremgang på 11 % i forhold til samme periode i 2010.



I 2010 fik museet kontakt til den talentfulde fotograf Ole Thomsen, hvis billeder dannede grundlag for to særudstillinger i årets løb, først om Helsingør havn og siden om byggeriet af det nye museum.

Foto: Thorbjørn Thaarup, H&S.

Museet har i 2011 gennemført 3. år af den nationale brugerundersøgelse af danske museer. Det har betydet uddeling, indsamling, indrapportering og indsendelse af spørgeskemaer til Kulturarvsstyrelsen. Museet har pr. 15. august 2011 indsamlet godt 400 spørgeskemaer for 2011.

Udstilling: "M/S Museet for Søfart – Maritime Museum of Denmark".

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.

Udstillingen er i november blevet delvist fornyet med opsætning af 5 store billed- og tekstplancher, der fortæller om projektet og viser motiver fra BIGs arkitekturtegninger, Kossmann.dejongs udstillingsdesign og museets genstands- og billedsamling. Udstillingsplancherne er udført af Thorbjørn Thaarup, der har stået for tekst, billedvalg og lay-out.

Særudstillinger

Kåre Lauring har i 2011 været ansvarlig for følgende særudstillinger:

10. september 2010-27. marts 2011: "Søfolk og redere i 1700-tallets København".

8. april-2. oktober 2011: "Helsingør Havn gennem linsen". Udstillingens fotografier var taget af assistent ved Helsingør Havn Ole Thomsen.

8. oktober 2011-30. juni 2012. "Et museum bliver til". Fotoudstilling med Ole Thomsens fotografier fra byggepladsen hvor det nye søfartsmuseum opføres. Ole Thomsen fotografere løbende byggeriets forskellige faser frem til færdiggørelsen.

Thorbjørn Thaarup har designet plakater og tekster til museets særudstillinger.

Museet på nettet

Museets hovedhjemmeside havde i de første ni måneder af 2011 over 25.000 besøg udført af 13.500 besøgende, hvilket giver et forventet besøgstal for hele 2011 på 34.000, svarende til sidste års tal. De mest populære dele af siden er museets videnscenter, hvor nyt materiale til stadighed gøres tilgængeligt samt information om selve museet, herunder især personalet. En ny populær side er årbogssektionen, hvor et stigende antal af museets årbøger kan hentes og læses i komplet illustrerede og tekstgenkendte udgaver.

Den digitale logbog Fyrskibet havde i årets første ni måneder 9.500 besøg udført af 7.500 besøgende, hvilket giver et forventet årligt besøgstal på ca. 13.000, hvilket er en stigning på næsten 20 % fra sidste år. Museets medarbejdere har skrevet et til to indlæg ugentlig på Fyrskibet.

Samlingen af registre, der er blevet lagt online, er vokset med: Liste over Jacob Petersens skibsportrætter. Skoleskibet KØBENHAVNS besætningslister. Liste over museets tegninger fra N.F. Hansens værft. Tre registre vedrørende Grønlandsfart.

Museet online billedarkiv vedbliver med at være populært med næsten 16.000 besøg udført af 8.000 besøgende de første ni måneder af 2011, hvilket giver et forventet årligt besøgstal på 21.000, omtrent det samme som sidste år.

Museet tilstedeværelse på Facebook fortsætter, hvor nu over 600 mennesker har trykket "synes godt om" på museets side. Alle nyheder fra Fyrskibet og hovedhjemmesiden

vises også på Facebook, hvor der er en god kontakt til brugerne med mange kommentarer og spørgsmål. Overordnet set ligner den typiske Facebook-bruger af museets side de typer mennesker vi møder i museets udstilling og til arrangementer, nemlig voksne mænd.

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. Web-butikken betjenes i det daglige af bogholderiasistent Heidi Petersen.

Museets gamle varelagre søges realiseret, så beholdningen er trimmet ved flytningen til det nye museum.

Messer

- 1.-13. marts samt 17.-20. marts "Både i Bella". På årets store bådmesse havde museet en stand med salg af bøger og maritime souvenirs, samt en plancheudstilling om det nye museum. Standen var tilrettelagt af Kåre Lauring og derudover bemanded med Henriette Gavnholdt og Lone K. Kristiansen.
- 1.-13. november: "Bog-Forum 11" i Forum, København. Museet havde traditionen tro en velbesøgt stand tilrettelagt af Kåre Lauring og derudover bemanded med Henriette Gavnholdt og Lone K. Kristiansen.



I 20 år har museet haft en stand på Bogforum på Frederiksberg. I 2011 var standen særligt velbesøgt og flere bøger blev udsolgt.

Foto: Peter Cordtz.

Foredrag og arrangementer

Museets medarbejdere har stået for et halvt hundrede foredrag og omvisninger i årets løb. Heraf har de 30 været foredrag om det nye museum holdt på Kronborg, i Kulturværftet og i foreninger samt ved en lang række museumsmøder rundt i landet.

- 8.3: Korthistorisk Selskab afholder medlemsmøde i museets arkiv v. Jørgen Marcussen.
- 6.5: Forårstur for Venneselskabet til Brede Værk med besøg på konserveringsværkstedet, hvor konserveringen af vrugdele fra 1600-tals skibet "Elefanten" finder sted.

Vraget skal indgå i det nye museums udstilling. Arrangeret af Lone K. Kristiansen og Andreas Grinde. Introduktionsforedrag ved Thorbjørn Thaarup.

- 4.6: Modelskibssejlad i Kronborg inderste voldgrav arrangeret af Vallensbæk Modelbyggerlaug og Handels-og Søfartsmuseet ved Lone K. Kristiansen, Andreas Grinde og Heidi Petersen. Ca. 700 besøgende.
- 18.8: Generalforsamling i Venneselskabet. Tidligere forbundsformand Georg Poulsen causerede over tiden på Helsingør Værft.
- 30.9: "Kulturnat i Helsingør". Museumsdirektør Jørgen Selmer sammen med Kulturværftets chef Mikael Fock og Slotsforvalter Louise Rue Moos bød aftenen igennem på guidede ture langs en lysende sti mellem Kulturværftet, museets byggeplads og Würtembergs Ravelin. Der blev fortalt om visionerne for kulturhavnen og de tre institutioner og diskuteret med deltagerne.
- 7.-8.10: Bustur for Venneselskabet til Flensburger Schiffahrtsmuseum. Rundtur i Flensborg by, samt sejlad på Flensborg Fjord, og på hjemturen besøg på Aabenraa Søfartsmuseum. Arrangeret af Lone K. Kristiansen med Benjamin Asmussen som turguide.

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 Vennesselskabet.

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.

Arbejdet med at koordinere udstillingsarbejdet med byggeriet er igangsat i løbet af sommeren 2011, og der afholdes nu jævnlige møder med Maritim Museums Byg, BIG og museet samt udstillingsarkitekterne Kossmann.dejong og Rambøll, når det skønnes nødvendigt. Arbejdet skal sikre, at der sker størst mulig koordinering mellem byggeriet og udstillingsarbejdet.

Arbejdet med at styre udstillingsprojektet sker internt ved ugentlige udstillingsmøder mellem museumsdirektør og museumsinspektører, konservatorer mv. Arbejdet med Kossmann.dejong er organiseret som månedlige 2-dages seminarer, hvor delelementer af udstillingernes faktiske indhold og design diskuteres og hvor den generelle styring, budget og tidsplan koordineres. Der er indgået aftale med et hollandsk filmselskab, De Aanpaak, om udvikling af scripts til de kommende udstillinger. Samtidig er der afholdt møder med en række forskellige potentielle leverandører til de øvrige elementer i udstillingerne. I forhold til Maritim Museums Byg afholdes et månedligt møde mellem Jørgen Selmer, Thomas Bjørn Poulsen og Jacob Salvig, hvor udstillingsprojektets fremdrift er på dagsordenen sammen med informationsudveksling mellem styringen af de to projekter: udstilling og byggeri.

Museet fik i 2010 indført et digitalt journaliseringssystem, og dette system er nu udviklet til også at kunne fortage digitalisering af årbøger, et arbejde der er godt i gang i 2011.

Det økonomiske arbejde i 2011 har som i 2010 været præget af arbejde for at få øget de offentlige tilskud til driften, idet museets basisbudget og bevillinger via udstillingsbudgettet til medarbejdernes arbejde med de nye udstillinger ikke helt kan dække de reelle udgifter. 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 fulgt op på dette, og har givet en tilsvarende forhøjelse af driftstilskuddet.

Museets administrationsarkiv er i disse år under revision både for de nyere og ældre delers vedkommende ved henholdsvis Lone Kristiansen og Jørgen og Merete Marcussen.

Revision, ompakning og databaseregistrering af museets journalsager er færdig. Det seneste år er således behandlet årgangene fra 1940 tilbage til museets grundlæggelse i 1915.

De relevante poster, der indeholder oplysninger om genstande eller museets virksomhed i øvrigt med blivende interesse, er registreret i en database, der nu indeholder i alt 27.420 poster. Arkivet er nu som tidligere nævnt placeret på museets fjernmagasin.

Repræsentation i bestyrelser og samarbejdskredse

- *Jørgen Selmer*: Medlem af ICMM (International Congress of Maritime Museums);

- Søfartsmuseernes Søfartspulje; Baltisk arbejdsgruppe for Coastal Culture and Maritime Heritage; Bestyrelsen for Wonderful Copenhagen; Repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen; Repræsentantskabet for Visit Nordsjælland; Bestyrelsen for Museumsmandsforeningen; Kulturministeriets erfakreds for ledere af mindre kulturinstitutioner; Samarbejdsforum for Helsingør Kommunes kulturinstitutioner; Helsingør Kulturforenings bestyrelse; Næstformand i bestyrelsen for egnsteatret Hamletscenen.
- *Kåre Lauring*: Medlem af ICMM, samt erfagruppe vedr. arkiver og digitalisering af fotografier. Områderepræsentant for Dansk Magisterforening.
 - *Thomas Bjørn Poulsen*: Medlem af ODM's administrative netværk. Medlem af arbejdsgruppe vedr. afklaring af kulturaktiviteter på udearealerne i Kulturhavn Kronborg. Medlem af arbejdsgruppe vedr. daglig drift af udearealerne i Kulturhavn Kronborg. Netværk for museumskommunikatører.
 - *Benjamin Asmussen*: Medlem af og sekretær for Søfartsmuseernes Søfartspulje, Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Inspektørnetværket, Piratnetværket, Besættelsesnetværket. Deltager i Helsingør Kulturnetværks møder med skolebibliotekarer og kulturfolk. Medlem af og netredaktør for Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. Dommer i de nordiske velfærdsråds maritime fotokonkurrence sammen med fotograf Laura Christensen.

- *Torkil Adersen*: Medarbejderrepræsentant i museets bestyrelse. Udpeget som en af museets to repræsentanter i Skibsbevaringsfondens bestyrelse, sammen med Ole Vistrup.
- *Thorbjørn Thaarup*: Medlem af erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger. Sekretær i Kontaktudvalget for Maritim Historie- og Samfundsforskning.
- *Henriette Gavnholdt Jakobsen*: Medlem af erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger.
- *Lone K. Kristiansen*: Medlem af ODM's netværksgruppe om kulturkommunikation.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II.

Bestyrelse og repræsentantskab

Der har i årets løb været afholdt bestyrelsesmøder 12. januar, 2. marts, 29. april, 1. juli, 5. september og 2. november. Der har været afholdt repræsentantskabsmøde 11. maj og ekstraordinært repræsentantskabsmøde 2. november med vedtagelse af nyt navn.

Bestyrelse

- 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:

- Maskinmester Bertel Johansen
- Sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen

Repræsentantskab:

- Malene Carmel, Helsingør Kommune
- Henriette Bytoft Flügge, Søfartsstyrelsen
- Erik Østergaard, Dansk Erhverv og Bilfærgernes Rederiforening
- Bjørn Clausen, Danmarks Rederiforening
- Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen af 2010
- Jenny N. Braat, 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
- Steen Sabinsky, Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Personale

Pr. oktober 2011 bestod personalet af:

- Museumsdirektør Jørgen Selmer
- Administrationschef Thomas Bjørn Poulsen
- Museumsinspektør Kåre Lauring

- Museumsinspektør Benjamin Asmussen
- Museumsinspektør Torkil Adersen
- Museumsinspektør Thorbjørn Thaarup
- Billedarkivar Henriette Gavnholdt Jakobsen
- Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen
- Konserveringstekniker Line Hallbjørnsson (barselsorlov)
- Konservator Andreas Grinde
- Museumssekretær Lone K. Kristiansen
- Bogholderiassistent Heidi B. M. Petersen
- Projektmedarbejder Morten Bronke
- Historiker Trine Halle
- Historiker Lærke Johanne Thøgersen
- Modelrestaurator Anders Favrholt
- Museumsvært Henrik Tranto
- Museumsvært Jette Mercuri
- Museumsvært Leif Larsen
- Museumsvært Flemming Petersen
- Museumsvært Jens Tolle Gotsæd
- Museumsvært Peter Armfelt
- Museumsvært Allan Albjerg

Frivillige:

- Merete og Jørgen Marcussen, arkiv
- John Rasmussen, modelværksted
- John Bramsen, modelværksted
- Hans Ove Claudi-Hansen, modelværksted

- 1/1-31/12: Trine Halle ansat som historiker ved museet, tilknyttet udstillingsarbejdet, løntilskudsjob.
- 11/4-10/10: Lærke Johanne Thøgersen ansat som historiker med opgaver vedr. research til udstillinger, løntilskudsjob.

- 7/4: Henrik Tranto ansat som museumsvært med opsyn og servicering af publikum.
- 8/7: Jens Tolle Gotsæd ansat som museumsvært med opsyn og servicering af publikum.
- 8/7: Peter Armfelt ansat som museumsvært med opsyn og servicering af publikum.

Årsberetning 2011 er en redigeret og forkortet udgave af den årsberetning, som hvert år sendes til Kulturarvsstyrelsen og Helsingør Kommune.



Danmarks nye søfartsmuseum opføres i og omkring dok 1 fra Helsingør Skibsværft. Byggepladsen november 2011.
Foto: Ole Thomsen.

Beretning 2010-2011

Beretning 2010-2011

Den 71. ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner blev afholdt torsdag den 18. august 2011 klokken 1900 i Handels- og Søfartsmuseets udstillingslokaler. Inden generalforsamlingen var der mulighed for at bese særudstillingen "Helsingør Havn gennem linsen".

Til generalforsamlingen var 42 medlemmer mødt frem.

Formanden bød forsamlingen velkommen og foreslog Niels J. Bagge som dirigent. Da der ikke var andre forslag, blev Niels Bagge valgt med akklamation.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt, og at den forelagte dagsorden kunne godtages af forsamlingen som følger:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning for selskabets virksomhed 2010-2011
- 3) Forelæggelse af regnskabet for 2010-2011
- 4) Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
- 5) Fastsættelse af kontingent
- 6) Indkomne forslag
- 7) Eventuelt

Dirigenten gav derefter ordet til Selskabets formand Hannes Stephensen, der aflagde følgende beretning.

ad 2)

Beretning for året fra 1/4 2010 til 31/3 2011

Bestyrelsen har i beretningsåret bestået af:

- Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen formand
- Jørgen Marcussen, næstformand ,
- Direktør Steen Sabinsky, repræsentant for Venneforeningen i museets repræsentantskab.
- Journalist Anders Høegh Post
- Læge Finn Wiberg-Jørgensen
- Direktør Erik Østergaard der også er formand for museets bestyrelse.
- Museumsdirektør Jørgen Selmer er i henhold til vores vedtægter foreningens sekretær.

Foreningen har eksisteret i mere end 70 år og har gennem alle årene ydet støtte til museet på områder, der relaterer sig til museets virke, men som ligger ud over museets egne muligheder. Støtten er dels den anerkendelse, som vennerne yder museet gennem medlemskabet, og dels gennem den økonomi, der akkumu-

leres i foreningen, og som har det ene formål at støtte museets virke. Omvendt får vennerne glæde af museets ekspertise gennem en række medlemsarrangementer, der nyder godt af museets viden og støtte.

Foreningens økonomi er tilvejebragt via medlemskontingentet og gennem testamentariske gaver. Foreningens formue bliver løbende plejet gennem hensættelser og investeringer.

Den økonomiske situation giver som bekendt et indhug i afkastet, hvilket er ærgerligt, men uundgåeligt, og dette sammenholdt med et svagt faldende medlemstal gør, at de hensættelser, som er besluttet til at styrke det nye museum, desværre ikke når det niveau, som vi havde håbet. Foreningen har gennem årene været særdeles aktiv gennem støtte til genstandsindkøb, hvilket er et ikke uvæsentligt bidrag til museets samlinger, der er med til at klassificere museet som Danmarks nationale museum for handelsflådens historie.

Årbogen er foreningens væsentligste bidrag til museet, og i år har foreningen blandt andet styrket museets udadvendte virke gennem en digitalisering af samtlige 69 årbøger, der nu med deres indhold af videnskabelige artikler og samtidsskildringer gøres tilgængelige på nettet for de første 65 årganges vedkommende. Følg med på hjemmesiden, hvor der hver uge lægges endnu en årbog på nettet, fuldt søgbar. På den måde lever alle de gamle bøger op til fornyet brug via folks søgninger på nettet.

Årets udgave af årbogen er i produktion og påregnes at udkomme planmæssigt takket være en stor indsats fra forfattere og redaktører. Alle takkes varmt for deres indsats.

Ud over årbogen har der i årets løb været afholdt nogle medlemsarrangementer.

I maj 2010 var foreningen vært for en tur til Århus Havn, hvor Karl Nøhr fremviste det ny Søfartsmuseum og havnedirektør Bjarne Mathiesen guidede en rundtur i havnen.

I forlængelse af generalforsamlingen august sidste år, præsenterede chefkonsulent Lars Holst fra Slotsforvaltningen den nye udstilling om Sundtolden og Kronborg.

I november afholdt vi en foredragsaften med formand for Sømændenes Forbund, Søren Sørensen, der talte om emnet "Fra matros til skibsassistent".

I maj i år har der været en udflugt til Nationalmuseets konserveringsværksted i Brede, hvor vragesterne fra skibsvraget ELEFANTEN, der var et af de første danske skibe, der sejlede på Indien, blev beset. Vragesterne, der har været anvendt som "sænkekasse" dvs. fyldt med sten og anvendt som fundament i havnebyggeriet i København, vil fremover indgå i det nye søfartsmuseums udstillinger. Fotos og omtale af udflugten kan ses på museets hjemmeside.

Endelig afholdes der efterårsudflugt arrangeret af sekretær Lone K. Kristiansen til Flensborg den 7-8. oktober med besigtigelse af Flensborg Søfartsmuseum, sejltur på Flensborg Fjord samt besøg på Aabenraa Museum.

Der har været et møde i sammenslutningen af museumsforeninger, hvor Venneselskabet er medlem. Jørgen Marcussen har udført et omhyggeligt referat fra mødet, der efterlader et indtryk af de ofte livstruende vanskeligheder, der råder i de mange statsstøttede mindre museer. Set i dette perspektiv er såvel

Søfartsmuseet og Venneforeningen på den heldige side. Vi har et museum der snart rykker fra sine fantastiske historiske rammer ind i nye fantastiske rammer, og vi har en velfungerende støtteforening, med en sund økonomi, der trods krise stadig er i stand til at fungere med et uindskrænket aktivitetsniveau. Den kommende tid skal bruges konstruktivt til at styrke venneforeningen for derved at styrke museet i dets bestræbelser på at synliggøre et erhverv, der i historisk perspektiv har haft og har hele kloden som arbejdsplads.

Medlemmerne kan medvirke aktivt blandt andet ved at hjælpe til i hvervekampagnen for at skaffe nye medlemmer, for kun gennem en bred opbakning vil foreningen være i stand til at yde en synlig støtte til museet.

Beretningen blev uden spørgsmål godkendt af forsamlingen.

Ad 3)

Jørgen Marcussen gennemgik regnskaberne fra 1. april 2010 til 31. marts 2011; først regnskabet for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner:

Indtægter

På driftsregnskabet er indtægterne fra kontingenter i år 157.375 kr. mod sidste års 175.060. Fratrækkes sidste års tab på debitorer var kontingenterne netto 156.732 kr. Der er stadig et større frafald af medlemmer, end der er tilgang, og vi har nu under 600 betalende personlige medlemskaber.

Salget af tegningsretter på 2.716 kr. er fra vor beholdning af Danske Bank-aktier i forbin-

delse med bankens udvidelse af aktiekapitalen.

En ganske lille renteindtægt på 87 kr., da vor formue jo er begrænset og renterne ligeså.

Gaven på 70.000 kr. fra legaterne er et tilskud til årbogens produktion, da medlemsbidraget ikke kan klare omkostningerne alene. Bestyrelsen har fundet det acceptabelt for perioden op til det ny søfartsmuseums indvielse at lade den nødvendige del af legaternes udlodning til museet gå til dette formål, da det er af betydning for både medlemmerne og ikke mindst for museet, at årbogen udkommer og kan vise denne del af museets forsknings- og publiceringsprofil.

Indtægterne blev i alt på 230.178 kr. mod 183.963 kr. sidste år.

Udgifter

På udgiftssiden er den største post årbogen, der i år har kostet 118.703 kr. at producere, hvilket stort set er lig med året før. Af de udsendte medlemsbøger skal vi svare moms af fremstillingsprisen, hvilket er blevet til 25.521 kr., og portoen ved udsendelsen beløb sig til 47.736 kr.

Der er i årets løb solgt årbøger i fri handel for 12.587 kr. mod sidste års 11.486 kr.

Totalomkostningen for årbogen ender derfor på 179.373 kr. mod sidste års 172.159 kr.

Af andre omkostninger har der været medlemsarrangementer for 12.359 kr., kontorhold hos museet blev på 1.848 kr. Porto til udsendelser til medlemmerne var på 5.895 kr., og revisionsomkostningen er anslået til 17.500 kr., og sidste års revision kostede yderligere

4.000 kr. Gebyrer blev på 2.976 kr., og den årlige vurdering af værdipapirernes aktuelle værdi har i år givet et underskud på 4.775 kr.

Det giver tilsammen et overskud for året på 1.452 kr.

Balancen

Aktierne i Danske Bank var oprindeligt optaget til anskaffelseskurs 32 og er nu optaget til den aktuelle værdi på datoen for regnskabsaf-læggelsen: 29.125 kr.

Der er mellemregninger med museum og legater m.v. på i alt 82.124 kr.

Af salgsartikler og likvider rådede forenin-gen per 31. marts over tilsammen 2.784 kr.

Balancen viser Selskabets samlede aktiver på 114.033 kr.

På passivsiden var kapitalkontoen efter fra-drag af sidste års underskud på 465 kr. og er forøget med dette års overskud til i alt 1.917 kr. Reservefonden, der er urørt, indeholder 50.048 kr. Selskabets egenkapital er således på 51.965 kr. Der var den 31/3 skyldige om-kostninger og mellemregninger for 62.068 kr.

Harald Læssøe Barfoed, Sture Høvden og Marius Ranæs legater

De samlede legaters regnskaber viser på drifts-siden et lidt større udbytte end sidste år, nem-lig 50.745 kr. mod sidste års 41.790 kr. Ren-teindtægterne er for kontoen på 210 kr. og for obligationerne på 50.873 kr.

Der blev realiserede kursgevinster på ob-ligationer for 7.421 kr. og ingen urealiserede kursgevinster på værdipapirer, men en indtægt

for salg af tegningsretter på bankaktier ved ak-tieudvidelsen i Danske Bank på 2.108 kr.

Derved beløber indtægterne sig til 111.357 mod sidste års 150.636 kr.

Udgifterne er til revisor, og gebyrer blev på 3.200 kr., og værdipapirerne gav os et ureali-seret kurstab på 63.066 kr.

Udgifterne blev i alt på 66.266 kr., og driftsresultatet blev på 45.091 kr.

Venneselskabet har fået bevilget gaver for 70.000 kr. De er som omtalt under det første regnskab anvendt til årbogens produktion.

Bestyrelsen har vedtaget, at der henlægges 20% af det samlede nettoafkast til grundkapi-talen. I år 20% af de 45.091 kr. i alt 9.018 kr.

Året slutter derfor med et underskud på 33.927 kr.

Legaternes balance

Værdierne i legaterne er placeret i aktier i Dan-ske Bank og i fire obligationsinvesteringer. Til-sammen er der anlægsaktiver for 2.237.759 kr.

Der er udestående renter og mellemregnin-ger for 56.174 kr. Denne mellemregningspost er i dag også nedbragt betydeligt.

Årets udtrækninger er sammen med en del af driftsoverskuddets likvider anbragt på en længerelevende konto med bedst mulig rente. Det betyder, at de viste likvider på 285.052 kr. siden 1. april er blevet anbragt til bedre rente.

Legaterne udviser en aktivside på 2.578.985 kr. mod sidste års 2.533.894 kr.

På passivsiden er øverst den uændrede grundkapital på 1.820.520 kr. og derefter årets henlæggelse af de 20% af driftsresultatet på i

år 9.018 kr., så uddelingsreserverne nu indeholder 194.108 kr. efter fradrag af årets underskud.

Der er skyldige omkostninger for 6.250 kr., og den skyldige gave til overførsel til Venneselskabet er som sagt nedbragt i mellemtiden.

Regnskaberne blev uden spørgsmål godkendt af de fremmødte medlemmer.

Ad 4)

Valg til bestyrelsen

Under dirigentens ledelse blev der foretaget valg til bestyrelsen.

På valg var Erik Østergaard, Finn Wiberg-Jørgensen og Steen Sabinsky, der alle var villige til genvalg. Der var ingen andre kandidater, og de tre medlemmer blev genvalgt med akklamation.

Valg af revisor

Selskabets revisor har i det forgangne år været revisor Lene Hvid Hansen fra GBH Revision & Rådgivning A/S, Allerød. Bestyrelsen foreslog uændret revisor for det indeværende år, hvilket blev tiltrådt af de fremmødte medlemmer.

Ad 5)

Der var ikke forslag om kontingentændring.

Ad 6)

Der var ikke indkommet forslag.

Ad 7)

Under eventuelt ønskede ingen at få ordet.

Dirigenten kunne derefter afslutte generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen var afsluttet var Selskabet vært ved en forfriskning arrangeret af sekretær Lone K. Kristiansen.

Efter pausen causerede forhenværende formand for Dansk Metal, Georg Poulsen, om sin tid på Helsingør Værft. Georg Poulsen berettede livligt om sin tid fra den første dag som lærling den 9. februar 1944, om de fem læreår og lærlingeskolen samt om alle de personligheder, der var beskæftiget på værftet. Causeriet omfattede også årene som tillidsmand og det voksende arbejde med arbejdsmiljøet og værftets indsats for at holde medarbejderstaben opdateret gennem kurser og andre læreprocesser.

De faktuelle oplysninger blev fint flettet sammen med anekdoter, der gjorde oplevelsen livlig og morsom for de fremmødte medlemmer, der da også kvitterede efter mere end en times underholdning med klapsalver.

Mødet sluttede kl. 2115.

Referent Jørgen Marcussen

19. august 2011

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. Firmamedlemskabet giver adgang for fem personer.

Selskabet yder gratis sine medlemmer et eksemplar af Museets årbog. Firmamedlem-skaber tildeles 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 Sø-

fartsmuseets 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. Redaktionen giver gerne yderligere oplysninger om manuskripterens udfærdigelse.

Årbogen udkommer normalt omkring 1. december hvert år og har i øjeblikket et oplag på 1.000 eksemplarer

Museet

Museets administration er åben mandag til torsdag 09.00-15.00 og fredag 09.00-12.00.

Telefon 4921 0685.

E-mailadressen til Venneselskabet er:
venner@maritime-museum.dk

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

NYE MEDLEMMER I VENNESELSKABET 2010-2011

Poul Raaby Pedersen	Sydals
Niels Schott Christensen	Dragør
Tove Ruth	Skagen
Bjørn Clausen	Egersund
Pernille Højbjerg	Humblebæk
Steen Withen Nielsen	Gilleleje
Bruno Lilleris	Odense
Ole Jensen	Helsingør
Uffe Balderslef	Espergærde
Helsingør Sømands Forening	Helsingør
Kis Bødker	Viborg
Henrik Hansen	Fredericia
Bengt Sørensen	Melby

FIRMAMEDLEMSKABER PER 2011

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
Den Danske Maritime Fond	København
DFDS A/S	København
Hempels Skibsfarvefabrik A/S, J.C.	Kgs. Lyngby
Hjælpevognen.dk ApS	Helsingør
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 Arbejdsrådsråd	København
Søfartens Ledere	København

Venneselskabets forårstur til Brede

Venneselskabets forårstur gik til Nationalmuseets konserveringsafdeling i Brede. I det tidligere industrilandskabs smukke rammer fortalte museumsinspektør Thorbjørn Thaarup om Handels- og Søfartsmuseets planer for det skibsvrag, der i øjeblikket befinder sig under konservering hos Nationalmuseet. Vraget blev fundet på Christianshavn i slutningen af 1990'erne og bærer spændende vidnesbyrd om Danmarks tidligste sejlads til Asien. I det nye søfartsmuseum vil det indgå i en installation om tidens både foranderlige og statiske natur.

Herefter fik selskabet en tur bag kulisserne under kyndig vejledning af konservatorerne Anders E. Lykkegaard og Kristiane Strætkvern.



Konservator Kristiane Strætkvern fortæller.

Foto: Rolf Larsen.

Venneselskabets efterårstur til Flensborg

Handels- og Søfartsmuseets Venner holdt deres efterårsudflugt den 7. og 8. oktober, hvor turen gik til Flensborg og Åbenrå.

De omkring 30 medlemmer kørte med opsamling et par steder tidligt fredag morgen mod Flensborg, som vi nåede frem til ved frokosttid. Turens første oplevelse var frokosten om bord på det lille fragtskib fra 1928, GESINE, der tjener som museumsskib i Flensborgs Historiske Havn. Skibet er ejet af flere af de maritimhistoriske organisationer i fællesskab. Under frokosten fik vi af museumslofts Susanne Grigull en orientering om søfartsmuseet og dets omfang og samarbejde med det historiske værft.

Efter frokosten guidede Susanne os langs den historiske havn med GESINE og ALE-



Vraget tages i øjesyn

Foto: Rolf Larsen



Omvisning mellem Flensborgs gamle købmandsgårde.

Foto: Rolf Larsen

XANDRA, der er et passagerdampskib bygget i Hamburg i 1908 og døbt af prinsesse Alexandra af Slesvig-Holsten-Glücksborg (1887-1958). Fra havnen krydsede vi over gaden til søfartsmuseet, der ligger med facaden mod havnen.

Museet er under udvidelse med ejendommen bag museet og en ny tværføj til større genstande. Desværre var udstillingerne endnu ikke opstillet, så vi fik kun rammerne for det

nye museum at se. Enkelte genstande var klar til montering, således en stor model af en vestindisk sukkerplantage, idet en af museets hovedudstillinger netop bliver omkring plantagedriften i Vestindien og dennes betydning for Flensborg og dens købmandshuse og rederier.

I tilknytning til museet er etableret frivillighedsgrupper, der arbejder med det historiske værft i nærheden. Foruden restaurering af

ældre træskibe fungerer de frivillige grupper også som igangsættere for borgere, der er sat i aktivering fra offentlig side. Værftet har stadig en del udstyr som bedding, svedekasse og mastekran – sidstnævnte oprindeligt fra begyndelsen af 1700-tallet.

Eftermiddagen gik på hæld, så deltagerne blev installeret på hotellet og gjorde sig klar til byvandringen i skumringen. Med en meget kompetent dansktalende guide fik vi grundigt gennemgået de gamle købmandsgårde, der lå vinkelret på havnen med pakhusene nærmest kajen. I dag er der yderligere bygninger mellem havn og oprindelig kystlinje, men på grund af at Flensborg by slap så godt som uskadt gennem anden verdenskrig, så står mange af de gamle 1700-talsbygninger endnu. De ses ikke fra hovedstrøgene, men går man gennem portene ind i baggårdene, så ses bindingsværksfløje, pakhuse med luger og kranbjælker og andre tegn på fortidens erhvervsliv.

Rundturen endte ved en passende lokal restaurant for middagsmåltid, og resten af dagen var uden programpunkter. Først om lørdagen blev der igen kaldt til samling og nu for at tage på fjordtur med turskibet JÜRGENSBY, der havde to passagerdæk og et åbent soldæk agter på brodækket. Og det åbne dæk tiltrak mange deltagere i formiddagens solskin med klar luft, hvor den danske kyst på fjordens nordside tog sig rigtig flot ud. Som yderlig staffage til udflugten var fjorden fyldt med sejlskibe, der i den friske vind strøg forbi turbåden på vej til lørdagsracet.

Efter passage af Okseøerne gik det igen retur til havnen, hvor bussen ventede. Inden vi tog afsked med Flensborg var der lidt tid på egen hånd til frokost og indkøb, men så gik det igen mod nord, hvor vi gjorde holdt i Åbenrå for at se byens søfartsmuseum under Sønderjyllands museer.

I Åbenrå stod museumsleder Mikkel Leth Jespersen klar til at guide os gennem museets imponerende samling af skibsportrætter af de lokale skibe. Åbenråskibsfarten havde stor betydning både for by og land i en periode af sejlskibstiden, men formåede ikke at deltage i overgangen til dampkraften i midten af 1800-tallet. Derfor er museets samling en passende sluttet helhed omkring emnet, og genstandene er tilpas brede til at give de besøgende indtryk af søfarten og skibsbyggeriet i byen og på det nærliggende Kalvø.

Der er kun tilbage at fortælle, at turen tilbage til Helsingør gik smidigt og med trætte deltagere, der blev underholdt med flere små indlæg om både Sønderjylland, Flensborg, Åbenrås søfart og det ny søfartsmuseum i Helsingør af Benjamin Asmussen og Rolf Larsen, sidstnævnte meget vidende om Åbenrås maritime fortid.

Ikke mindst skal der også lyde en stor tak til sekretær Lone K. Kristiansen for hendes gode planlægning og styring undervejs, så alle fik en god oplevelse ud af turen.

Referent Jørgen Marcussen

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.



Mellem København og Tranquebar – på rejse med Asiatisk Kompagnis skib Kronprinsessen af Danmark 1748-1750

Palle Kvist, Michael Dupont og Jørgen Mikkelsen
Bogen indeholder en fyldig introduktion til Asiatisk Kompagnis handel og søfart på Indien og Kina i 1700-tallet, og den gengiver et omfattende kildemateriale. Det drejer sig bl.a. om skibsprotokollen (den officielle dagbog) fra Kronprinsessen af Danmarks rejse til Tranquebar 1748-1750 og uddrag fra skibsjournalen (logbogen) og rullebogen (mandskabslisten) fra samme rejse. Desuden gengives skibsartiklerne (de generelle retsregler for ansatte i Asiatisk Kompagni), instrukserne for kaptajnen og skibsassistenten, lister over aktieejere m.m. 404 sider, illustreret, Kildeskriftselskabet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Nationalmuseets Tranquebar Initiativ og Statens Arkiver, 2011, indbundet. Kr. 200,-



Dansk linjefart – fra Selandia til Emma Mærsk

Bruce Peter

Da motorskibet "Selandia" stod ud på jomfrurejse i vinteren 1912, blev det indledning til en 100 år lang epoke, hvor danske rederier takket være teknologisk overlegne skibe har tilkæmpet sig større og større markedsandele i den verdensomspændende linjefart. Og erhvervseventyret fortsætter den dag i dag, hvor Mærsk Line er blevet verdens største containerrederi bl.a. takket være den enestående "Emma Mærsk"-klasse, der i 2013 vil få følge af endnu større containerskibe i form af den nye Triple E-klasse. Bruce Peters nye bog beskriver den teknologiske og forretningsmæssige udvikling af dansk linjefart, og bogen omtaler bl.a.: Begyndelsen omkring år 1900, hvor ØK og DFDS for alvor begyndte at sejle på ruter til andre kontinenter. Dieselmotorens indtog inden for linjefart fra 1912 og det teknologiske forspring, som danske rederier hurtigt fik. Ekspansionen i 1920'erne og 1930'erne, hvor flere danske rederier, bl.a. Mærsk, J. Lauritzen og Torm engagerede sig i linjefart. Udviklingen med stadig større og hurtigere stykgods-skibe i 1950'erne og 1960'erne. Containeriseringen i 1970'erne, hvor ØK og Maersk Line udviklede sig til at indtage førerpositioner. Maersk Lines vækst til den nuværende position som verdens største containerrederi.

280 sider, illustreret, Nautilus, 2011, indbundet.

Kr. 399,-

De sidste sejlskibe – småskibsfarten i Danmark i tiden omkring verdenskrigene

Benjamin Asmussen

Som regel er det billedet af de store barker og fuld-riggere, som toner frem på nethinden, når man taler om sejlskibe. Det største antal sejlskibe blev dog udgjort af de mange små jagter, galeaser og skonnerter, der sørgede for transport af varer i Danmark og i det nære udland. Sejlskibsfarten omkring år 1900 foregik på mange måder som i tidligere århundreder, men herefter kom forandringerne med større hast. Skibene fik motorer om bord, og efter 2. verdenskrig var det ved at være helt slut med sejlets tusindårige historie inden for erhvervssejlfarten. Småskibsfarten i Danmark var hverken specielt spektakulær eller glamourøs, men udførte en vigtig opgave i distributionen af varer i Danmark og det nære udland.

92 sider, illustreret, Maritim Kontakt, bind 33, 2010.

Kr. 190,-



Marstals matadorer – H.C. Christensens rederi og værft i årene 1842-1952

Karsten Hermansen

Marstals maritime historie er uløseligt forbundet med skibsreder Hans Clausen Christensen (1816-1879), som formåede at skabe byens største rederi gennem tiderne. Han kom fra små kår i Græsvænge og blev derfor kaldt Bonde-Hans. Havde nogen tvivlet på hans evner til at begynde med, så blev de grundigt overbevist om det modsatte, da resultaterne begyndte at vise sig. H. C. Christensen nåede nemlig ikke alene at stifte et betydeligt rederi med skibe, der sejlede i såvel nærfartern som langfartern. Han etablerede også et værft, der leverede så godt som alle rederiets nybygninger i over halvtreds år, og så drev han en købmands- og skibsprovanteringsforretning. Det kostede noget at nå så langt, og H. C. Christensen var ikke ven med alle – slet ikke med Marstal Havnekommission. Men han forstod at drive forretning, og hans efterkommere fortsatte i samme spor. Virksomheden blomstrede omkring århundredeskiftet, da rederiet – som det eneste i Marstal – begyndte at supplere sejskibene med fremtidens løsning: dampskibene. De fleste rederier i Marstal bestod af en bred kreds af parthavere. H. C. Christensens Rederi holdt imidlertid parterne inden for familien og samlede efterhånden en kolossal formue på få hænder. Det blev afgørende for virksomhedens ekspansionsmuligheder. Men det lod sig alt sammen kun gøre, fordi medlem-

merne af familien Christensen kunne en hel del mere end de fleste – og gjorde det. Det er derfor ikke for meget sagt, at de i ordets mest positive betydning blev Marstals matadorer!

238 sider, illustreret, Marstal Søfartsmuseum, 2011, indbundet.

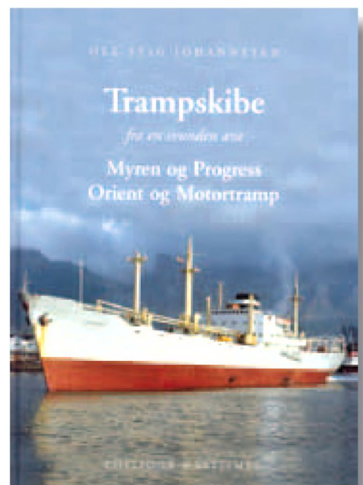
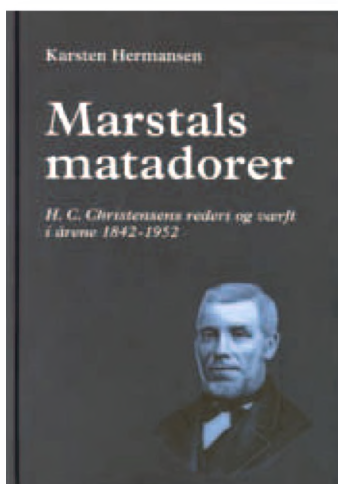
Kr. 279,-

Trampskibe – fra en svunden æra – Myren og Progress, Orient og Motortramp

Ole Stig Johannesen

I bogen beskrives rederierne Myren, Progress, Orient og Motortramp og deres skibe. Rederierne er beskrevet i kronologisk orden ud fra året for deres stiftelse. De danner to grupper, af hvilke den første, bestående af rederierne Myren (1891-1973) og Progress (1904-2000), i de første år hovedsaglig beskæftigede sig med kul- og træfartern især i Nord- Østersøfartern, samt også fart på Middelhavet. De to rederier er i familie gennem deres fælles tilknytning til befragtnings- og mæglerfirmaet Holm & Wonsild. Den anden gruppe, bestående af rederierne Orient (1915-1994) og Motortramp (1925-1962), beskæftigede sig fra begyndelsen med world-wide sejlads. Der er også her et vist familieskab gennem deres relationer til rederiet D/S Norden.

188 sider, illustreret, Editions Maritimes, 2011, indbundet. Kr. 450,-



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 opdagelses-
rejsende Jens Munk. Forskellige navigationsredskaber og
-teknikker gennemgås, og ud fra søkort fortælles der om
renæssancens verdenssyn.

47 sider, hæftet, H&S, 2006.

Kr. 25,-

Hvor livligt på skibsbroen - en fortælling om sundtoldstidens 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
Suntolden, Kronborg, provianteringen og Helsingørs
værsthus.

24 sider, hæftet, H&S, 2003.

Kr. 25,-



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 ud-
ført på stedet og blev overladt til den unge bådebygger
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.

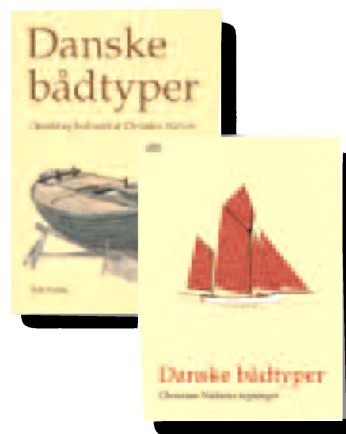
152 sider, indbundet, Høst og H&S, 1973 / 2005.

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,-



Modernismens skibe

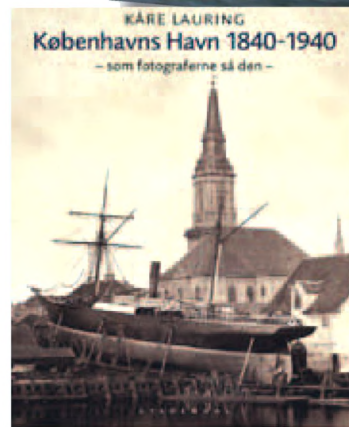
Benjamin Asmussen, Kåre Lauring, Thorbjørn Thaarup, Steen Schøn, Hans Jeppesen og Henriette Gavnholdt Jakobsen
Fem danske eksempler på modernisme i skibsbygningen. Læs om det første oceangående motorskib SELANDIA fra 1912, bornholmerbåden HAMMERSHUS fra 1936, køleskibet ARGENTINEAN REEFER fra 1941 og det store containerskib SELANDIA fra 1972. Til slut findes en billedkavalkade af DFDS' skibe fra 1937-70.
48 sider, hæftet, H&S, 2005.
Kr. 25,-

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,-

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 detaljerede, 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,-



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. 75,-

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

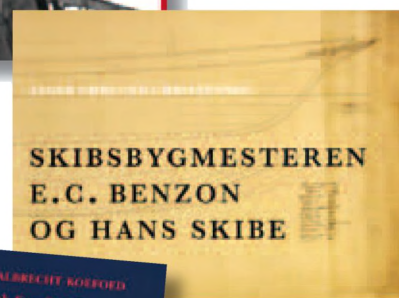
Georg Albrecht Koefoed

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. 48,-

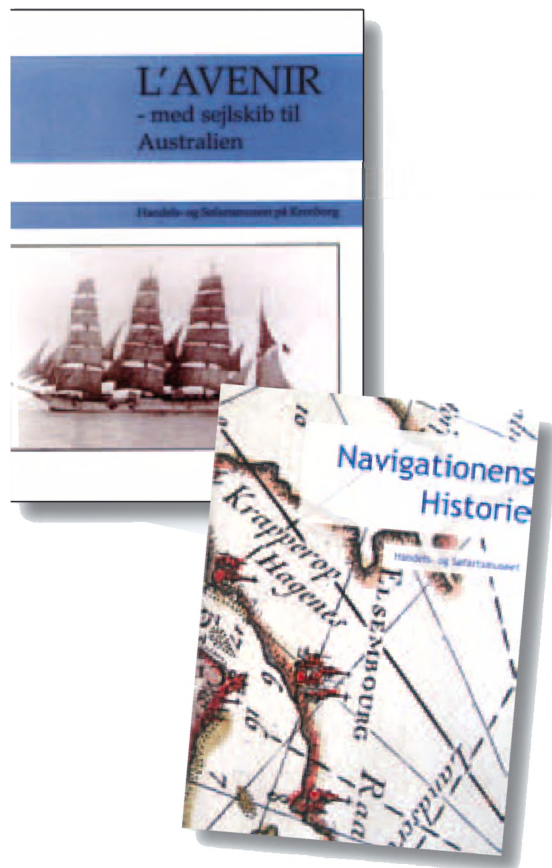


Barken L'AVENIR – DVD

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,-

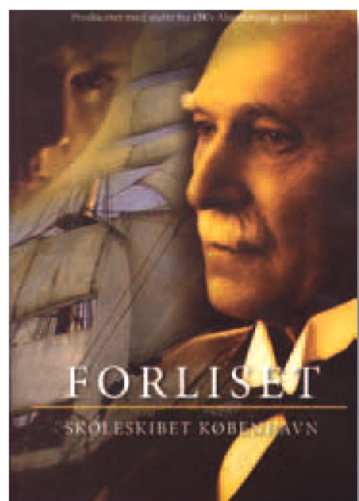
Navigationens Historie – DVD

Nu kan man følge navigator Søren Thirlund på DVD. Han tager os gennem århundredernes navigationsteknikker om bord på meget forskellige 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 sejskib 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,-



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 2007 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 2008 og 2009 sælges til kr. 200 per bind. Årbog 2010 sælges til kr. 295,- per bind og Årbog for 2011 for kr. 325,-

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,-

