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
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . *Årbog 1997*

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Omslag: Verdens dengang største slæb foregik i juli 1995, da otte af Mærsk Supply Services største fartøjer slæbte en gasproduktionsplatform – nybygget for Norsk Hydro – 70 sømil ud fra Hannøy-tangen ved Bergen til det norske Troll-felt. Malet i 1996 af Lass Andersen, Sønderborg. Gave til Handels- og Søfartsmuseet fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner. (Foto: Kirsten Jappe, H&S).

Cover: The world's largest piece of towing to date took place in July 1995 when eight of Mærsk Supply Service's largest ships towed a newly built Norwegian gas production platform the 70 sea miles from the Hannøy tongue near Bergen to the Troll gas field in the Norwegian sector. Painted in 1996 by Lass Andersen, Sønderborg. Gift to the Danish Maritime Museum from the Society of Friends of the Museum. (Photo: Kirsten Jappe, DMM).

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 1997*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1997 (bind 56 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos Nofo-print, Helsingør
Papiret er 100 g G-Print Mat klorfri.

Redaktion: Hans Jeppesen,
Hanne Poulsen,
Kåre Lauring og Bert Blom.
Oversætter: Len Nossell.
Lay-out: Jørgen Marcussen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-10-3
ISSN 0085-1418
Bogladepris kr. 225,00.

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

Indhold

Christian Knud Holsøe: Rejsen med S/S HELSINGØR 1892-93
A Voyage with the S/S HELSINGØR 1892-93 7

Jørgen Jensen: Solarstein
The Sunstone 14

N. E. Lindeberg: S/S GUSTAV HOLMs sidste rejse til Grønland
The S/S GUSTAV HOLM's last Voyage to Greenland 22

Christian Lund: A/S Dampskibsselskabet Vendila
D/S Vendila Ltd. 36

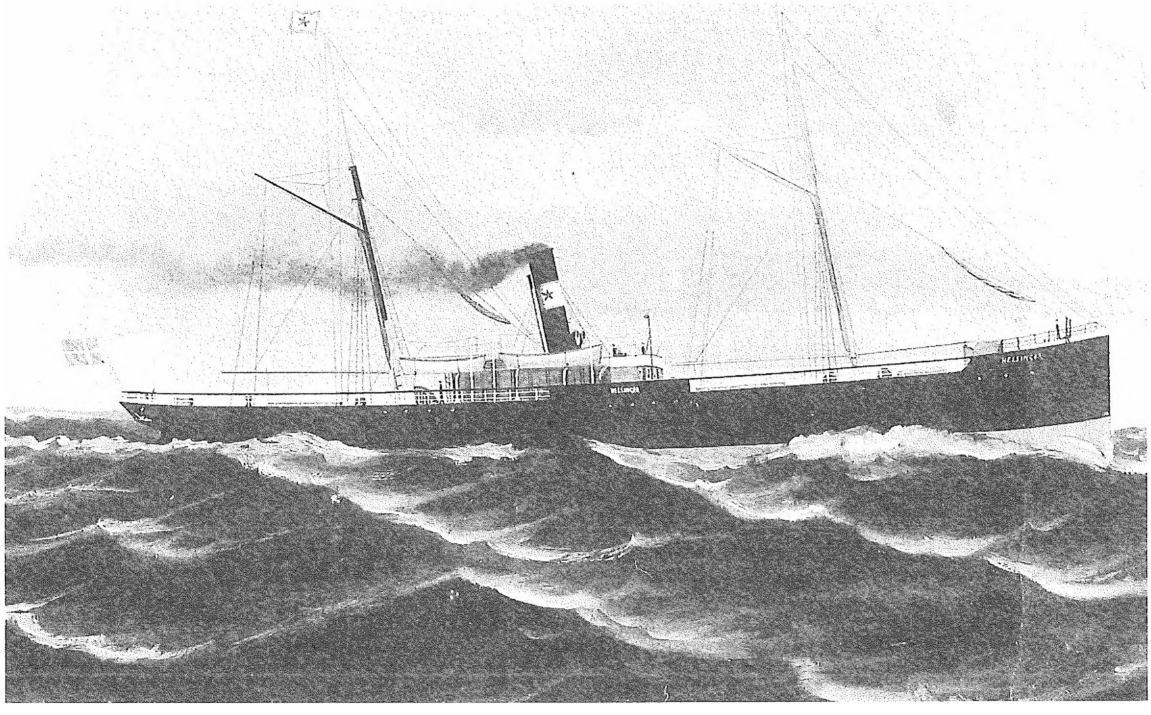
Axel Mortensen: ALBERT, en færøsk fiskekutter med en britisk fortid
The ALBERT, a Fishing Vessel from the Faroe Isles with a British Past 53

Henning Thalund: Skonnerten FREIA – 100 år i søen
The Schooner FREIA – 100 Years at Sea 68

Birger Thomsen: Blokhuset ved Kastrup Knæ –
Kong Christians sidste knytnæve
The Blockhouse at Kastrup Knee – King Christian's Last Clenched Fist 82

Jørgen Worm in memoriam 96
Museets protektor og bestyrelse 99
Museeets personale 99
Museets beretning for 1996 100
Gaveliste for året 1996 106
Museets regnskab for 1996 108
Museets salgsartikler 111
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse 112
Selskabets beretning for 1996-97 112
Selskabets nytilkomne medlemmer 117
Selskabets regnskab for 1996-97 118
Selskabets salgsartikler 121
Bidragydere til årbogen 122
Femårsregister til årbøgerne 1992-96 123

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,
og til 1992-96 i årbog 1997.
Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 2002.



S/S HELSINGØR med dampen oppe i let sø. (Usigneret gouache på H&S).
The S/S HELSINGØR with full steam up in a light sea. (Unsigned gouache at DMM.)

Christian Knud Holsøe: Rejsen med S/S HELSINGØR 1892-93

Skibsfører C. K. Holsøe – født 7. december 1861 i Sønderborg – gik til søs i 1877 med tremastet skonnert TOVE af Nyborg. Han tog styrmandseksamen i 1881 og sejlede derefter en tid i amerikanske sejlskibe. Han var bl.a. på hvalfangst i det nordlige Ishav og oplevede et forlis med barken CYANE ved Point Barrow i 1883, hvorefter han tilbragte tre uger sammen med eskimoer. Holsøe sejlede i mange år som styrmand og senere som skibsfører i DSB, hvorfra han tog sin afsked i 1931.

I artiklen skildrer han rejsen med S/S HELSINGØR fra København til Riga, herfra til Gent og videre mod Dundee, hvortil skibet aldrig nåede, da det forliste under en storm i Nordsøen ud for LONGSAND fyrskib og Harwich på Englands sydøstkyst.

(Følgende beretning fremstår her nøjagtig, som Holsøe selv har nedskrevet den i hånden i et gammelt stilehæfte / red.).

Jeg var 1.ste Styrmand i S/S »Helsingør« hjemmehørende i Helsingør og bygget som Nr. 1 paa Helsingørs Skibsværft. Vi plejede at komme hjem hvert Efteraar med Kul til Kjøbenhavn paa den sidste Rejse til Østersøen, inden Vintersejladsen paa Middelhavet og Sortehavet begyndte.

Denne Gang kom vi sent hjem, fordi vi ikke skulde paa Middelhavet det Aar, men til Riga og laste Hamp (Flax) til Gent, derfra med Last til Dundee (Scotland), for atter at sejle derfra til en Plads paa Christianiafjorden. Der skulde vi indlade færdigbyggede og atter adskildte Huse til Port Natal – nu Durban – i SØ Africa, og vi glædede os alle til den Tur, maaske med Undtagelse af Maskinmestrene.

Vi kom som sagt til Kbhvn., hvor vi lossede vor Kulladning paa 4 dage, da vi skulde naa at være i Riga til Juleaften. Den sidste Dag kom min Moder og Søster ned med et lille pyntet Juletræ med Vokslys paa, det skulde jeg have Juleaften tilligemed alle deres gode Juleønsker. Da vi saa sejlede fra Gasværkshavnen stod de paa Knippelsbro og vinkede Farvel.

Vi havde godt Vejr til vi havde passeret Bornholm, saa fik vi NØ Snestorm, vi gjorde ikke megen Fart med et tomt Skib, hvorpaa Skruen stadigt slog ud af Vandet, samtidig frøs det godt, men da vi havde passeret Windau tog Frosten til, og Sneen stilnede af og blev til Rimtaage, hvilket var meget værre.

Vi passerede Domesnæs Fyr i Storm, meget haard Frost, Taage og Islag og satte Kursen Syd om Øen Runø til den SO-lige Del af Rigabugten, for at ankre klar af Sejlruten i det frygtelige Vejr. Skibet blev holdt

gaaende med smaa Fart og paa Loddet, som 2. Styrmand og 1 Mand passede, Captainen og Roermand passede Bro og Navigering, medens jeg og Resten af Besætningen, (der var selvfølgeligt ingen Frivagt), arbejdede paa Bakken med at gøre Ankrene klare. Dette var imidlertid et næsten umenneskeligt og meget anstrengende Arbejde; thi Rimtaagen piskede os som Naale i Ansigterne, Blokke og Tovværk frøs ligesaa hurtigt til igen af Is, som vi bankede det af, dog lykkedes det efter lang Tids Forløb og med næsten overmenneskelige Kræfter at faa Ankrene klare, og da vi var kommet ind paa grundt Vand og nogenlunde i Læ af Landet, ankrede vi for begge Ankre. Efter at være ankret, satte vi Søvagt (en Styrmand og hans Vagtbesætning).

Kl. 1½ Nat ønskede vi hverandre en glædelig Jul, og min Vagt havde Frivagt, jeg tændte det lille Juletræ, medens jeg fik lidt Varme i Kroppen og særligt Fødderne, holdt en kort Juleandagt og gik til Køjs, da jeg skulde have Vagt Kl. 4 Morgen med en lang anstrengende Dag for Øje.

Det frøs vedblivende haardt, men Vejret var klaret af, da Russerlodsen kom ombord ved Daggry, selv om det endnu blæste haardt. Vi havde løbet Dampspillene af efter Ankringen, men da vi skulde lette, viste det sig, at Spillene var stivfrosne. Vi maatte saa rigge Ankerspillet til med Spilspagen som i Sejlskibe, men det var et meget haardt Arbejde at lette paa den Maade, selvom baade Lods og Fyrbøderne hjalp til.

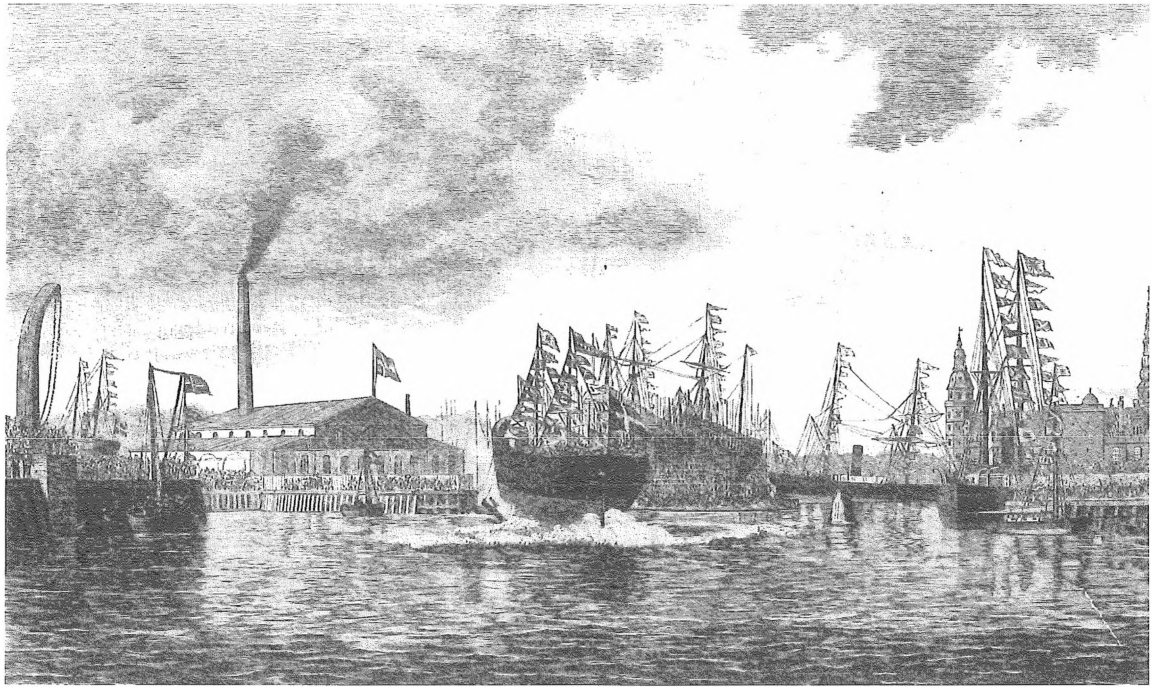
Efter et Par Timers haardt Slid fik vi hevet Ankrene for Klydsene, og Sejladsen fortsattes ind til Bolderaa ved Indsejlingen til Dunafjorden og en Forstad til Riga. Her skulde alle Skibe fortøjes langs Kajen for at blive ind- og udklarerede (fortoldede) og undersøgt af Toldvæsenet, hvilket tog lang Tid, da der ogsaa skulde smøres dels med Penge og dels med Brændevin. Da dette endelig var færdigt, fik vi Lov til at fortsætte Sejladsen op til Riga, og det blev Issejlads, da der var megen Is i Floden, og det var mørk Aften inden vi fik fortøjet uden paa en anden Damper.

Det var vor 1.ste Juledag, og vi var alle overtrætte, da vi fik vor Aftensmad, og vi havde slet ingen Lyst til at veksle Ønsker om en glædelig Jul med de mange Officerer, der kom fra de andre danske Skibe, som det var Kutyme, vi ønskede kun at komme til Køjs.

Russerne holdt Jul 12 Dage efter os, saa vi begyndte 2. Juledags F.M. at laste Hampballer, og hver Balle skulde tælles, samtidig galdt det om at blive lastet hurtigt i den Kulde for ikke at fryse inde maaske for hele Vinteren. Saaledes gik vor Jul, lidt anderledes end i Hjemmene.

Vi naaede Kjøbenhavn Nytaarsaften, og maatte bryde Isen for at komme ind til Revshaleøen for at fylde Bunkerkul. Vi naaede alle at faa hilst paa Familierne, men det blev kun kort Visit, da der paa Grund af Is ikke var nogen Færgebaade, maatte man spadsere uden om B&W og Orlogsværftet til Christianshavns Torv for at faa en Sporvogn, og enten spadsere samme Vej tilbage, eller tage en Drosche. Nytaarsdag Kl.14 var vi færdige, og sejlede for at tage ud paa den sidste Rejse, selv om vi ikke vidste det.

Rejsen fortsattes til Gent, forbi Vlissingen opad Scheldefloden til Terneusen, der er



S/S HELSINGØR (1081 brt.) var det første skib, der blev bygget på Helsingør Skibsværft. Det blev under bygningen solgt til A/S Det Helsingørske Dampskibsselskab og løb under stor lokal festivitas af stabelen den 5. juli 1883. (Efter et xylografi i Illustreret Tidende Nr. 1242, 15. juli 1883).

The S/S HELSINGØR (1081 g.r.t.) was the first ship to be built at the Elsinore Shipyard. While it was being built it was sold to A/S Det Helsingørske Dampskibsselskab (»The Elsinore Steamship Company«) and was launched on July 5th 1883 accompanied by much local celebration. (From a xylography in the magazine Illustreret Tidende No. 1242, July 15th 1883.)

hollandsk. Her skal man ved Højvande ind eller ud af Docken, samt ind- og udklareres og toldvisiteres, derefter sejles op af en gravet Kanal, hvor der er overordentlig smukt, til Sas van Gent, der ligger paa den hollands-belgiske Grænse, og her skal Skibet toldvisiteres af belgiske Toldere, før Rejsen maa fortsættes op til Gent.

Vi lossede Hampen, og derefter indtog vi en Ladning Fosfat (malet Ben til Patentguana), det laa løst i Lasterne, og da det var meget tungt, var Lasterne langt fra fulde, hvorfor der var opsat alle Slingreskodder og lagt Vægt ovenpaa Lasten ved at lave Sække af Bastmaatter og fylde disse.

Sømandens største Overtro er, at et Skib uvægerligt forliser, naar Rotterne forlader det. Jeg saae engang i Sct. Thomas Havn, at de forlod en dansk Bark i Flokkevis ned ad Ankerkæderne om Aftenen, det er deres Instinkt, som gør det, og der blev aldrig senere hørt mere om Skib eller Besætningen.

Artiklens forfatter, styrmand og senere skibsfører Christian Knud Holsøe, der beretter om S/S HELSINGØRs forlis i Nordsøen ti år efter den festlige stabelafløbning fra Helsingør Værft. (Efter foto i Navigatørernes Bog, 1938).
The author of the article, Christian Knud Holsøe, first mate and later master, who tells about the shipwreck of the S/S HELSINGØR in the North Sea ten years after the festive launching of the ship at the Elsinore Shipyard. (From a photo in Navigatørernes Bog (The Navigators' Book), 1938.)

Paa Sejladsen fra Gent til Terneusen, hvortil vi kom om Aftenen sent den 13. Januar 1893, havde jeg opdaget i Lasterne, at der ikke var flere Rotter hverken der eller ombord. Jeg gik ned og drøftede det med Captainen, og da ingen andre end vi to havde opdaget det, blev vi enige om at tie stille med vor Viden; thi vi risikerede, at Besætningen nægtede at gaa til Søes med Skibet.

Den 14/1 kom vi ud af Docken i Terneusen ved Middagstid, og da vi havde passeret Vlissingen kom vi ud i Nordsøen i en NO Storm med haarde Snebyger og Frostvejr. Natten mellem 14. og 15. Januar, da vi var i Nærheden af Longsand Fyrskib, smed Lasten sig, saa Skibet fik mere og mere Slagside, men heldigvis saaledes, at Slagsiden kom imod Vinden, saa Søen stod ind til Lugerne, Kahyt og Lukafer var alle under Dæk og fulde af Vand, de 2 B.B's Baade paa luv Side knustes af Søerne og var borte. Saaledes laa vi fra Kl. godt 12 Midnat, og vi turde ikke sætte de 2 tiloversblevne St.B's Baade i Vandet, før det blev Dag, da de skulde fires ned ad den høje Skibsside og i en slem Slingerrage.

Natten gik med, at alle Mand var midtskibs ved Kommandobroen, der blev tættet Luger til Bunkerne fra neden, da Vandet stod over dem, og der løb meget Vand ned, selv om Skalkningerne holdt, Scylightet til Messen blev sømmet fast fra oven, WC til Kahytten var sprængt, saa her var intet at gøre, og alle Kahytter var fulde af Vand, saa det ikke engang var til at komme ind og faa Skibspapirerne, desuden blev der sendt Nødraketter op og afskudt Kanonslag. Tømmermanden og et Par Mand var i Gang med at løsne Løbeplankerne udenfor Baadene, saa disse kunde bruges til at fire Baadene ned ad, og alle var klar ved disse, saafremt Skibet skulde vise Tegn til at gaa ned.

Ved Daggry blev der hejst Nødflag paa begge Master, dansk Flag agter – Kontorflag for, og med stor Forsigtighed blev vore 2 Baade sat i Vandet med 2 Mand i hver Baad, hvorpaa Resten af Besætningen krav-

lede ned ad en ende Tovværk ned ad Siden, da ingen Stormlejder kunde faas. Captainen var med 15 Mand i Giggen, i alt 18 Mands Besætning.

Det var et meget oprørt Hav at ligge i med 2 smaa Baade, og naar vi var oppe paa en Bølgetop, kunde vi lige skimte Balonen paa Longsand Fyrskib tværs i Søen. Vi holdt os derfor i Læ af Vraget nogen Tid, til vi opdagede en Damper, der passerede Syd efter, hvorfor vi roede hen imod den med begge Baadene.

Skønt Vraget laa med 2 Nødflag, en Aarer med et eller andet paa blev rejst i Redningsbaaden, og skønt vi kunde se Folk baade paa Broen og paa Dækket, saa var der ingen ombord, der observerede os, og vi var alle klar over, at her kunde vi ikke vente Menneskehjælp. Captainen prajede saa til mig, om jeg ville prøve paa med den mindre Baad at naa Fyrskibet, og hvis det lykkedes, da at bede dem om at sende en Baad ud for at hjælpe dem i Redningsbaaden, og saa Gud i Vold Styrmand.

Vi roede saa væk i den himmelhøje Sø, de 2 Matroser roede, og jeg kommanderede, saa vi fik lagt Baaden op imod Søen, hver Gang der kom en Braadsø, og samtidig øste jeg, da der jo kom meget Vand ind i Baaden. Her kæmpedes for Livet, et ikke ukendt Drama paa Søen. Den anden Baad tabte vi efter nogen Tid helt af Syne, selv naar vi var paa en Bølgetop, kunde vi ikke se den, og i en voldsom Snebyge, hvor vi maatte ligge med Stævnen op mod Søen, gik vort Skib til Bunds paa 18 Favne Vand, men det sank i Bølgerne med det danske Flag og Kontorflaget paa halv Stang.

Ved Middagstid naaede vi langs Siden af Longsand Fyrskib, hvor Besætningen, der i nogen Tid havde observeret vor Baad, var klar til at tage imod os, men en Mand maatte med i Baaden og hjælpe os op; thi vi havde ingen Følelse i Benene fra Livet nedad, og kunde ikke staa paa dem, da vi kom paa Dækket, vi var jo gaaet i Baadene, som vi stod og gik, selv Olietøjet var smidt, da det var saa stivt og uhaandterligt i Frosten. Vi bad Captainen om at sende en Baad ud, for at hjælpe vore Kammerater, da vi forklarede Forholdet og Forliset, men de havde hverken Baad eller Besætning til det.

De havde set Skibet gaa ned, men en Mand, der blev sendt op i Masten, kunde ikke se noget til den anden Baad, dog blev han beordret til at blive deroppe og holde Udkig efter den, der var endnu en Time til Strømmen skiftede, hvis de ikke kom før den Tid, kunde de ikke naa Fyrskibet, da Strømmen saa vilde sætte til Søes. Vi selv kunde intet gøre, da vor Baad var knust langs Skibssiden, og Resterne drevet af for Vejr og Sø.

Vi var jo taknemmelige for vor Frelse, men vi kunde ikke bede og takke for den, men kun om at vore Kammerater ogsaa maatte frelses. Vi blev beordret ned under Dæk, hvor der fra Mellemdækket, hvor Folkene boede, gik en Dør ind til Officerernes Kahyt agten for. Her fik vi laant tørt Tøj af Besætningen og skoldende hed The med Biskøjter til, saa vi snart var opvarmede og all right igen.

Endeligt blev der prajet, at den anden Baad var i Sigte, ogsaa den blev knust langs Siden, men alle Mand blev reddet op paa Fyrskibet, og først efter at vi havde trykket hverandres Hænder kunde vi takke for vor

vidunderlige Frelse fra at blive opslugte af det stormpiskede Hav.

Vore Lidelser var dog ikke forbi endnu, selv om der var varmt under Dæk, Besætningen delte deres Proviant med os, og vi sov paa Dørken (Gulvet) i Reservesejlene, saa maatte vi ikke komme paa Dækket, og vi lærte snart, at naar der blev banket 3 Gange i Dækket med en Søstøvle, saa var der noget i Vejen, og Frivagten foer op. Natten efter vi kom ombord, hørte vi den omtalte Hamren i Dækket, og da Faren var overstaaet, fik vi at vide, at en Damper, der i en Snebyge hverken kunde høre eller se Fyrskibet, først i sidste Øjeblik havde givet Roer, saa den undgik at sejle Fyrskibet ned, ellers var vi forlist en Gang til, og maaske værre end første Gang.

Vi var 2 Døgn ombord i stadig Storm med haarde Snebyger, men da Vejret bedrede, kom Redningsbaaden fra Harwich ud efter os. Efter at have taget Afsked med Besætningen, gik vi i Redningsbaaden i vort eget Tøj, og det blev en lang og kold Tur at sidde i den, og tilmed blive halvvaade, fordi den stadig tog Vand over, da Søen endnu var høj, og der laa 2 Fyrskibe mellem Longsand og Land, hvilke vi passerede.

Da vi endeligt naaede ind i Havnen før Mørket, var hele Byens Befolkning nede for at tage imod en forlist og forkommen Skibsbesætning. Paa den danske Konsuls Foranledning blev vi alle indkvarterede, og næste Dag fik vi nyt Tøj hos en Ekviperingshandler, som en Assistent fra Konsulatet førte os til ifølge den nye Sølov.

Vi kom saa til at ligne Mennesker igen. Befolkningen her i Harwich vidste ikke, hvad godt de skulde gøre os, de 2 Døgn vi opholdt os her, blot vi viste os paa Gaden, bleve vi inviterede hjem til Kaffe, The eller Lunch, og en Mængde fulgte os til Toget, da vi rejste til Parkestone, for at komme hjem med Skib herfra. Vinteren var saa haard, saa Isen laa fra Østersøen til vest for Skagen, og Esbjerg var den eneste nogenlunde Sejlbare Havn.

Vi havde det godt paa Overrejsen, og Captain Mecklenburg vidste ikke hvad godt, han skulde gøre os, men ved Ankomsten til Esbjerg begyndte Kvalerne igen. Her var de ikke fortrolige med den nye Sølov, der var traadt i Kraft ved Nytår 1/1 1893. Vi maatte alle blive ombord, til vor Captain havde faaet ordnet alt; thi Byraadet vilde have os alle til Parade næste Dag en Søndag, da det efter den gamle Lov var Fattighjælp, hvad en Skibsbesætning modtog, og Captainen maatte telefonere til Stiftamtmanden i Ribe, for at faa dette Forhold klaret. Saa først kom vi i Land og blev alle indkvarterede, men jeg skal ikke nægte, at vi alle bleve bitre over den Modtagelse hjemme, naar vi tænkte paa den i England.

Vi kom saa med Toget til Nyborg og ombord i en Isbryder »Stærkodder« ført af Capt. Axelsen, endvidere laa Isbryderen »Mjølner« der, ført af Capt. Poulsen, 1. Styrmand Heise, og i disse 2 Skibe opholdt vi os i 2 Døgn, da ingen vilde sejle ud i Isen, da det tilmed var tæt Taage, da denne saa lettede, afsejlede vi med »Stærkodder«, nord om Sprogø, og 24 Timer over til nord for Halskov Rev.

Næste Morgen kom Isbaadene ud, Styrmand Sørensen, som jeg havde gaaet paa Navigationsskolen sammen med, var Flotil-

lefører, saa kom vor sidste Vandring paa Isen fra Skibet ind til Halskov Rev, og herfra med Tog til Kjøbenhavn.

Endeligt kom vi hjem igen, men uden Skib og uden Hyre. Søforklaring i Sø og Handelsretten i Kjøbenhavn, og saa skildtes vi ad, for hver især at prøve paa at faa en ny Hyre. Jeg blev ansat ved D.S.B. den 1. Maj 1893 og blev her til Udgangen af 1931, da jeg var fyldt 70, og hvoraf de sidste 25 Aar som Captain.

A Voyage with the S/S HELSINGØR 1892 - 93

Summary

The author of the article, ship's master C. K. Holsøe, was born on December 7th 1861 in Sønderborg and went to sea in 1877 with the 3-masted schooner TOVE of Nyborg. He took his first mate's certificate in 1881 and after that he served for a while on American sailing ships.

Among other trips he went whaling in the South Pacific and the Arctic Ocean with the bark THE HUNTER, and he was shipwrecked with the bark CYANE at Point Barrow in 1883, after which he spent three weeks together with the Eskimos who saved him.

Holsøe sailed for many years as first mate and later as master in DSB's shipping company, which he left in 1931.

In the article Holsøe describes the voyage through ice-filled waters with the S/S HELSINGØR – which was built in 1883 as the first ship from the Elsinore Iron Shipbuilding and Engineering Works – from Copenhagen to Riga in Latvia, where the crew first celebrated Christmas and then loaded hemp. Afterwards the ship sailed back to Copenhagen to take on bunker coal for the onward voyage to Ghent in Belgium, where the bales of hemp were unloaded and a cargo of phosphate was loaded instead.

After that the S/S HELSINGØR set a course for Dundee in Scotland but never got there because the heavy cargo of phosphate – despite all attempts to prevent it – got displaced in heavy seas in the North Sea, causing the ship to be wrecked opposite the Longsand lightship and Harwich on the south-east coast of England. The author describes the anxious hours which passed from the time when the crew of the HELSINGØR entered the lifeboats, from where they saw the ship sink, and until they were all taken aboard the Longsand lightship. As it happens both the lifeboats were crushed against the side of the lightship soon after the crew were taken aboard. The author also describes how the survivors a couple of days later were taken aboard a lifeboat sent out from Harwich, and what a wonderful reception they were given in the same town, as opposed to that which they experienced in Esbjerg when they returned to Denmark after a comfortable crossing from Parkeston. Nor did the rest of their homeward journey go smoothly. The trip over the Great Belt on an ice-breaker took 24 hours and then the crew of the HELSINGØR even had to walk the last stage of the journey over the ice to Halskov Rev before they could catch the train to Copenhagen.

Jørgen Jensen: Solarstein

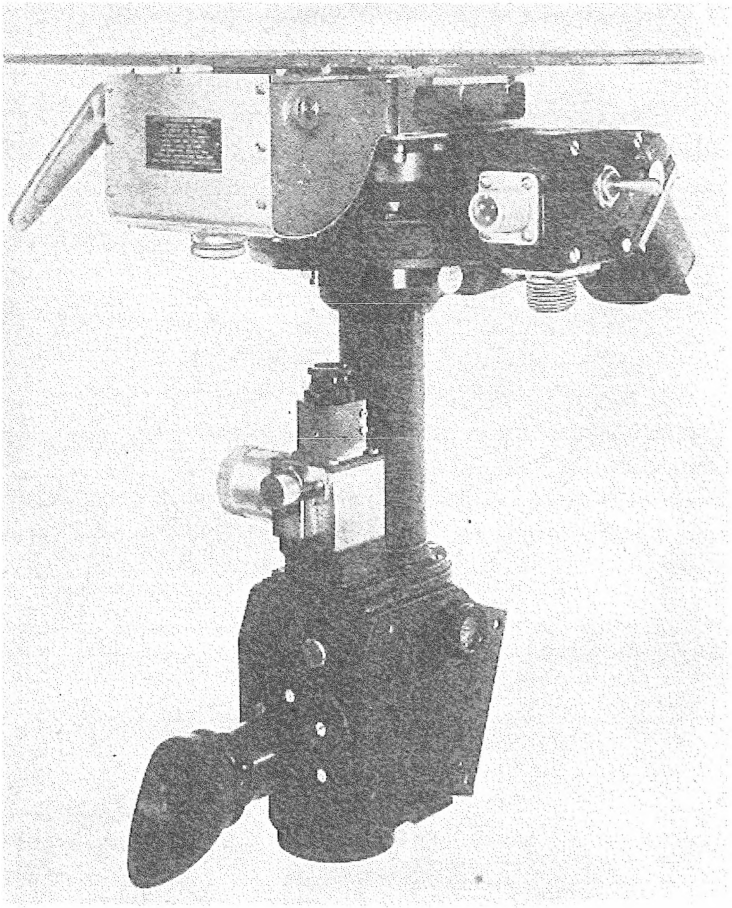
..., en sólarsteinenn höfðo þeir til sjófar; ...
..., solstenen brugte de til søs, ...
Biskupa Sögur, Gudmundar Biskups Saga

Hvad den i to sagaer omtalte solsten var, har været debatteret vidt forskellige steder, både før og efter Thorkild Ramskou i 1959 udgav sin bog »Solstenen«. I artiklen citeres sagateksterne, og de forskellige indlæg i debatten kommenteres. Forfatteren, en pensioneret flyvenavigatør, har tidligere fået en artikel trykt i årbogen.

Thorkild Ramskou udgav i 1969 bogen *Solstenen,* hvori han fremsatte teorien om, at den i et par sagaer omtalte solsten kunne være mineralet cordierit, og at den brugtes som hjælpemiddel i navigationen.[1] Blandt flere mineraler har *cordierit,* andaluzit og epidot som alle findes i Skandinavien, den egenskab at de skifter farve, når man ser igennem dem mod zenit og samtidig drejer stenen. Ved hjælp af farvemønsteret kan man bestemme retningen til solen. Det er ikke det direkte sollys, men det fra zenit reflekterede polariserede lys, som forårsager farveskiftet. For et nøjagtigt resultat er det en forudsætning at zenit er skyfri.

Princippet udnyttes i moderne navigation, kun bruger man ikke et mineral, men en plasticskive som polarisationsfilter. *Sky compass* kaldes det moderne instrument, og det bruges først og fremmest i de lange tusmørkeperioder i polaregnene, hvor solen er under horizonten. »Skycompass er nyttigst på høje breddegrader, når solen er lidt under horisonten ... nøjagtigheden aftager hurtigt når solen er mere end 6½° under horizonten ... instrumentet kan bruges når solen er over horisonten men skjult af skyer, der skal være klart i zenit ... med solen over horisonten aftager nøjagtigheden jo højere solen står. Et tykt skylag i zenit spreder det polariserede lys, og gør instrumentet ubrugeligt«.[2]

På SAS flyvninger gennem polarområdet fra København til Anchorage var skycompasset på visse årstider et meget vigtigt instrument, det eneste man havde til at kontrollere gyroerne, som på denne rute fuldstændig erstattede magnetkompasset som retningsviser. Instrumentet var tilstrækkelig nøjagtigt, til at det kunne bruges til praktisk navigation, når solen var i området fra 30° over til 7° under horisonten.



Et Sky compass (tusmørkekompas) kan give nøjagtige bestemmelser af flyvemaskinens kurs under betingelser, der udelukker brug af sekstant. Det sker ved analyse af det polariserede lys, der genspejles fra zenit når solen står lavt eller er under horisonten (+ 30° til -7°), eller når den er skjult bag skyer under delvis overskyethed. (Fra *Air Navigation.* – U.S. Navy Hydrographic Office, Washington, 1955).

The Sky compass is an instrument designed to give accurate readings of the heading of the aircraft under conditions which preclude the use of a sextant for heading determination. This is accomplished by analyzes of the indirect or polarized rays of the sun, reflected from the zenith, when the sun is low or below the horizon (+30° to -7°) or completely obscured by a partial overcast. (From Air Navigation. *– U.S. Navy Hydrographic Office, Washington: 1955).*

To sagaer nævner solstenen, »solarstein«:

1. *Olavssagaen*

»Sigurd Syr påstod, han kunne sige hvad klokken var, uanset om sol eller stjerner var skjult ... Næste dag kunne man intet sted se skyfri himmel. Kong Olav bad Sigurd sige, hvor solen stod. Han udpegede det. Kongen sendte så bud efter solstenen, holdt den op og så hvor det strålede fra den, og det viste den samme retning som Sigurd havde vist«.[3]

2. *Byskupa Sögur*

a. Gudmundar Biskups Saga: Gudmund[4] forærede Rafn Sveinbjarnarson fra Eyri i Arnafjord to kostbarheder, en solsten og en kjortel ... solstenen bruges til søs (*sólarsteinenn höfðo þeir til sjófar*) ... Rafn blev myrdet og hans værdifulde ejendele stjålet deriblandt solstenen. Senere kastede morderen solstenen på stranden, da han syntes den lignede en almindelig strandsten. Solstenen skilte sig dog så meget ud fra de øvrige sten at man fandt den igen.«[5]

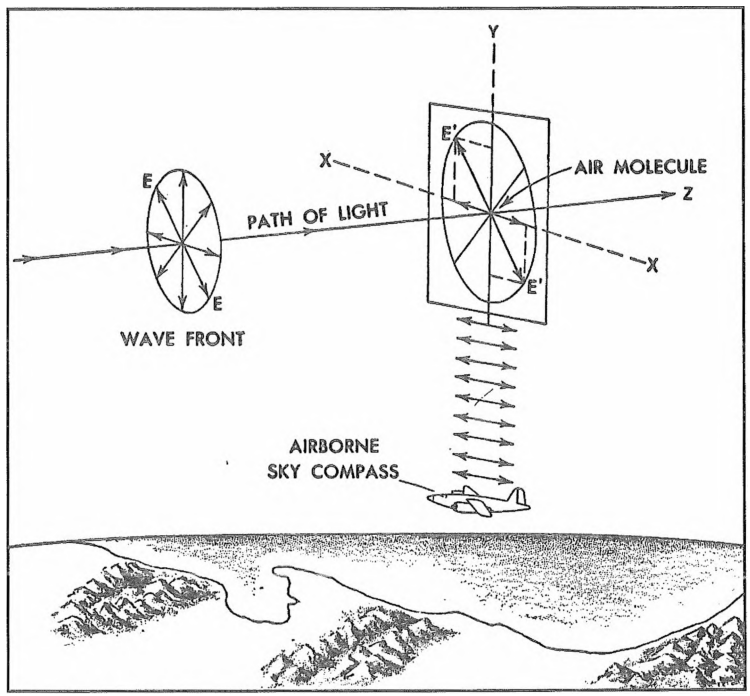
b. Gudmundar Biskups Saga: Biskoppen gav Rafn en god avlshest, en solsten og en kjortel. Da røverne havde stjålet solstenen forekom den dem at være hegetill.[6]

c. Rafns Saga Sveinbjarnarsonar: Ransmændene tog den gode solsten. Denne kostbarhed havde Rafn fået af biskop Gudmund. Efter mordet smed ransmændene i deres hast solstenen væk, da den forekom dem at være hègetil.[7]

d. Gudmundar Biskups Saga: Biskoppen gav Rafn et krystal med usædvanlige egenskaber og en kjortel. Efter røveriet syntes morderne, at krystallet nu var lige så gråt som hegetill.[8]

Ramskou var ikke den første som beskæftigede sig med solstenen. I 1934 gengav og kommenterede Otto Sigfrid Reuter de sagatekster der omhandler *solarstein.* Han konkluderer: »beviserne er tilstrækkelige, til at udelade en hver tvivl om den virkelige brug af solstenen. Det er ganske sikkert, at de søfarende ikke brugte den til at vise tiden.[9] Til søs bruger man alle hjælpemidler til kursbestemmelse, og hertil er man nødt til at kende retningen til solen, som man så søgte at pejle sig nøjagtigere til ved hjælp af solstenen. Hvorvidt kvarts kan bruges hertil, kan man kun finde ud af ved forsøg«.[10] Når Reuter mente der burde gøres forsøg med kvarts, skyldes det at Gudmundssagaen oplyser at solstenen var *hegetill* som Fritzner oversætter ved hvid eller lysegrå kvarts, såkaldt kattesten.[11]

Carl V. Sølver fremsatte i 1944 den teori, at solstenen måtte være en pejleskive lavet af sten.[12] Da der i en husruin, som lå under ruinen af et nonnekloster i Uunartoqfjorden på vestkysten af Grønland, i 1948 blev fundet et fragment af en træskive med takker indskåret i kanten,[13] fremsatte Sølver den teori, at det var det halve af en pejleskive, som han stadig kaldte solstenen.[14] De oplysninger, der gives om solstenen i de to sagatekster, kan ikke bruges som argument for en pejleskive. Kvarts har en hårdhed på 7, der skal godt værktøj og stor tålmodighed til at skære en pejleskive af dette materiale, hvis det i det hele taget er muligt. At kalde et instrument lavet af træ for en solsten forekommer for ulogisk til at være sandt.



En solstråle rammer atmosfæren og polariseres af luftmolekyler. Fra zenit udgår derefter horisontale lysbølger som rammer tusmørkekompasset (the sky compass) i næsen på flyvemaskinen i et plan, der er vinkelret på lysstrålen.
(Fra *Air Navigation.* – U.S. Navy Hydrographic Office, Washington, 1955).
A ray of sunlight passing overhead is polarized by air molecules. Horizontal components reach observer in a plane through his zenith perpendicular to ray.
(From Air Navigation. – *U.S. Navy Hydrographic Office, Washington: 1955).*

Sølver har ikke beskæftiget sig med den sproglige side af sagen, hvorfor en gennemgang af opslagene i diverse ordbøger. Om solarstein skriver Fritzner: »Solarsteinn, m. gjennemsigtig Sten der i skyet Veir benyttedes til deri at samle Solens Straaler og saaledes opdage dens Sted paa Himmelen for deraf igjen at beregne Dagens Tid.«[15] Heggestad har følgende: »solarsteinn m. skyggestein som samler solljuset so ein jamvel i skya vêr kann finne kvar soli stend.«[16] De samme to ordbøger giver denne forklaring på *hegetill*: Fritzner: »hegeitill, m. hvid eller lysegraa Kvarts = hård geitill, senere kaldet "Kattesten".«[17] Heggstad: »hegeitill m. 1. Hegeitilstein, kattastein, kvarts, jvf. nnsk heggeitil, hard knut i stein.«[18] Andre ordbøger f.eks. Blöndals oversætter *hegetil* ved flint.[19] Sølvers teori om solstenen som en pejleskive af sten eller træ kan ikke finde sproglig støtte.[20] At hans identifikation af Uunartoq fragmentet som en del af en pejleskive har vist sig at være rigtig, er en anden historie.[21]

Peter G. Foote argumenterede i 1957 for, at solstenen var et brændglas lavet af beryl eller krystal. I en i øvrigt grundig gennemgang af sagateksterne udelader han, ligesom Sølver og Ramskou, oplysningen om, at solstenen bruges til søs.[22] Ligesom Sølvers pejleskiveteori må også Footes teori om brændglasset underkendes, da intet i de to sagaer giver belæg herfor, selv om Gudmundar Biskup Saga, II p. 55 siger *kristallum* og ikke *solarstein*.

Siden Ramskou fremsatte teorien om, at *solarstein* var cordierit, som brugtes til at finde retningen til solen ved at analysere det fra zenit reflekterede polariserede lys, har muligheden af dette været diskuteret, specielt har man hæftet sig ved Olafssagaens oplysning om, at det var fuldstændig overskyet.

Her skal nævnes et eksempel på hver af pro og contra.

Pro først:

Prof. J. David Pye skriver: *Når jeg bruger min cordierit krystal (monteret i et lille paprør), bliver jeg ofte forbavset over, hvor klar en indikation jeg får, selv når himlen er så overskyet at solen er fuldstændig skjult. Disse målinger har jeg lavet hjemme, hvor jeg kender retningen til solen på alle dagens tidspunkter. Når jeg bruger den moderne ækvivalent, polaroid eller retarder film, monteret på samme måde, så er det ubrugeligt selv når der kun er et tyndt skylag.*[23]

Contra:

I en artikel af Curt Roslund og Claes Beckman lyder konklusionen *en navigationsmetode som kræver huller i skylagene ville være af ringe interesse for vikingerne ... Indtil overbevisende ny oplysninger dukker op, må teorien om at vikingerne brugte polarimetri til at finde vejen over Atlanterhavet behandles med største forsigtighed og skepsis.*[24]

Roslund og Beckman tager Olavssagaens tekst for pålydende. Sagatekster kan imidlertid ikke uden videre akcepteres. Uden kildekritik kan de ikke bruges. Tekster, herunder sagatekster, der har en lang periode af mundtlig og skriftlig overlevering, før de blev til det vi kender,[25] i dette tilfælde *Flateyjarbok* og *Biskupar Sögur*, er, bevist eller ube-

Af Gudmundursaga. Manuskriptside af A.M. 399 4to p. 54v.

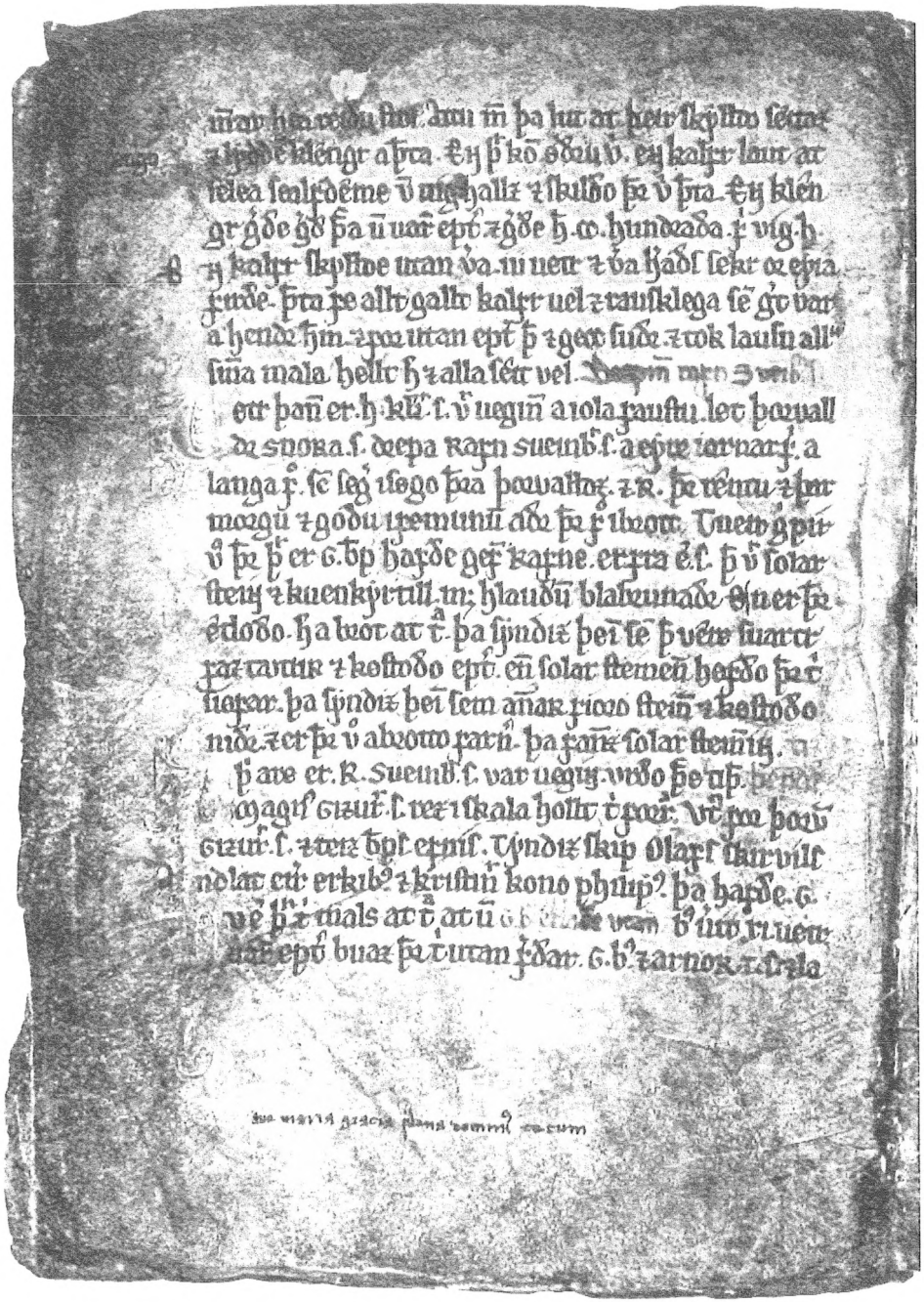
Der røvede de også mange og gode kostbarheder før de forlod stedet. Der omtales særlig to ting, som biskop Gudmund havde givet Ravn. Det var en solsten og en sortbræmmet kvindekjortel med besætning.

Men da de ville tage den med, forekom det dem, at den kun var en sort las, og de kastede den fra sig. Solstenen bruges af søfarende. Da forekom den dem at ligne enhver anden strandsten, og de kastede den fra sig, og da de var borte, genfandt man solstenen.

From the Gudmundur saga.

There they looted many and good precious objects before they left the place. Two objects in particular are mentioned that Bishop Gudmund have given to Ravn. They were a sunstone and a blackedged kirtle with trimming.

But when they would leave with it, it occurred to them that it was only a black rag and so they threw it away. The sunstone is used by seafarers. Then it occurred to them that it was just like any other pebble on the beach, and so they threw it away. And when they had left, the sunstone was recovered.



vist, blevet ændret af de forskellige fortællere. Olavssagaens helt overskyede vejr kan udmærket være en forstærkning af et oprindeligt »skyet vejr«.

Et par eksempler fra den norrøne episke tradition viser hvor forsigtig man skal være med at akceptere litteratur som historie:

I Jomsvikingesaga fortælles, at kong Gorm ville dræbe den som bragte ham bud om sønnen Knuds død. Knud døde, og dronning Thyra fik beskeden først. I stedet for at fortælle det til Gorm, lod hun hallens vægge dække med sorte tæpper. Hun spurgte Gorm om, hvad han troede det betød. »Melder du mig Knuds død?« var hans svar. Thyra: »Den melder du og ikke jeg.« Hvorpå Gorm døde.[26] Enhver, der har været i Jelling og læst teksten på den lille runesten, ved, at dette ikke er rigtigt. Gorm levede længst og rejste runestenen som minde over Thyra: *gorm konge gjorde disse kumler efter sin kone thyra danmarks bod.*[27]

Snorres fortælling om slaget ved Svold og om dets forhistorie er et andet eksempel. Så at sige det eneste, der er tilbage af virkeligheden, er, at et søslag fandt sted mellem Olav Tryggveson og Svend Tveskæg, og at Svend vandt. Det hedder hos Curt Weibull: »Man kunne lika gärna skriva historia på grundval av Niebelungenlied, Chanson de Roland eller Le pélerinage de Charlemagne som på grundval av de isländske sagornes Svolderepos«.[28]

Disse tilfælde, hvor man kender den historiske kerne bag den episke digtning, viser tydeligt, at der ud fra nogle få kendsgerninger er skabt spændende eventyr. Skal man i tilfældet *solarstein* forsøge at finde, hvad der er kernen i de to sagafortællinger , må det blive noget i denne retning:

Olavssagaen

Kong Olav havde en sten, der havde den egenskab, at den ved en lyseffekt viste retningen til solen, selv når denne ikke kunne ses.

Gudmundssagaen

Solstenen var af *hégetill*, den brugtes ved sejlads.

Alt andet i de to beretninger, ligemeget hvor »historisk« det ser ud, kan meget vel være senere dramatiseringer, der er lagt til kendsgerningerne, for at skabe en fortælling, som et stort publikum ville høre med spænding og glæde.[29] Man bør yderligere være opmærksom på, at solstenen for de to fortællere kun er et lille bi-tema. I Olavssagaen er hovedtemaet Olavs besøg hos Rødulf. I Gudmundssagaen er solstenens forvandling til hegetil så snart den kommer i forbryderhænder, et bidrag til at vise, at biskoppen kunne udvirke mirakler. Eller var han i stand til at udføre den gamle hedenske troldomskunst »at vende syn«?

Tilhørerne/læserne af Olafssagaen formodedes at vide, hvad solstenen var, den beskrives ikke. Da den noget senere Gudmundssaga blev skrevet, var det nødvendigt at forklare, at stenen var noget man brugte til søs, og at materialet var *hegetil*, samt at den havde nogen lighed med sten på stranden ved Eyri i Arnafjarður, hvor Rafn boede.

Reuter og Ramskou har hver givet deres bud på, hvad solarstein kan have været. Reuter overlod det til andre at afprøve kvarts. Ramskou foretog selv prøver med

cordierit.[30] De to nævnte sagatekster burde kunne inspirere videnskabsmænd fra andre fagområder, f.eks. en mineralog, til at finde frem til et mineral, hvis egenskaber svarer til de i sagaerne givne oplysninger, men som ikke har de begrænsninger, som cordierit og andre polarisationsfiltre har.[31] Hverken cordierit eller en uidentificeret kvartsart kan udelades som kandidater til at have været den i sagaerne omtalte solsten.

Noter

1 Ramskou, Thorkild, *Solstenen,* København 1969.

2 U.S. Navy Hydrographic Office Pub. H.O.216, *Air Navigation,* Washington D.C., 1955, pp.580-589. Oplysningerne er lidt selvmodsigende »det er en forudsætning, at der er klart i zenit« p.580 og »et tykt skylag i zenit gør instrumentet ubrugeligt« p.589.

3 *Flateyjarbok,* Kongelige Bibliotek, gks. 1005 II, fol. sp. 466.

4 Biskop Gudmund Arason 1161-1237.
Rafn Sveinbjarnarson var som mange af sagatidens islændinge bonde, handelsmand og søfarer.

5 *Byskopasögur, I-II,* Kaupmannahöfn 1858-78, I, p.506.

6 Op.cit., I, p.565. Når jeg ikke direkte citerer sagatekster eller ordbøger som har mange forskellige stavemåder for stenarten, bruger jeg stavemåden *hegetil.* Originalens *stoðhross goð* kan oversættes på flere forskellige måder, f.eks. *en god hest fra sin flok,* eller *en god hingst,* jeg har valgt *en god avlshest.*

7 Op. cit., I, p.674.

8 Op. cit., II, p.55. For *et krystal med usædvanlige egenskaber* har originalen *náttùraðan kristallum.*

9 Der argumenteres her mod Fritzners tolkning, se note se nedenfor.

10 Reuter, Otto Sigfrid, *Germanische Himmelskunde,* München 1934, pp.611-612.

11 Fritzner, Johannes, *Ordbog over Det gamle Norske Sprog,* 4de udg. Vol. I, Oslo 1973, pp.750-751. Se også *Ordbog over det Danske Sprog,* Vol. X. sp.221: »Kattesten ... (dial) lille hvidlig Rullesten af Kvarts, (når de gnides mod hinanden i Mørke skal de kunne frembringe lys ...)«. Fritzners oplysning om at solstenen brugtes til at finde tiden, er en nøjagtig gengivelse af Olavssagaen.

12 Sølver, Carl V., *Vestervejen,* i *Det Grønlandske Selskabs Aarsskrift 1944,* København 1944, pp.29, 44-46.

13 Thirslund, S. & Vebæk, C.L., *Vikingernes kompas,* Helsingør 1990.

14 Sølver, Carl V., *Vestervejen,* København 1954, pp.83-91.

15 Fritzner, Johannes, op. cit., Vol. III, p.476.

16 Heggstad, Leiv, *Gamlanorsk Ordbog med Nynorsk Tydning,* Oslo 1930, p.636.
Skyggesten findes hverken i *Nynorsk Ordbog,* Oslo 1986, eller i andre norske ordbøger på det Kongelige Bibliotek.

17 Fritzner, Johannes, op. cit., Vol. I, pp.750-751.

18 Heggstad, Leiv, op. cit., p.260. Det skal bemærkes, at andre ordbøger f.eks. Blöndal: *Islenzk-dönsk Orðabok,* oversætter hegetil ved flint.

19 Blöndal, *Islenzk-dönsk Orðabok.*

20 Ref.: Foote, Peter G., *Icelandic solarsteinn and the Medieval Background,* i *ARV,* Vol. 12, 1956, Stockholm 1957, p.27 n.

21 Thirslund, S. & Vebæk, C.L., op. cit.

22 Op. cit.

23 Pye, J. David, Queen Mary & Westfield College, University of London, i brev til forfatteren.

24 Roslund, Curt & Beckman, Claes, *Disputing Viking navigation by polarized skylight,* in *Applied Optics, Vol. 33, no 21,* uden sted, 194, p.4755. Min oversættelse.

25 Se: Weibull, Curt, *Källkritik och historia,* Lund 1964, pp.148-152, og Holtsmark, Anne, *Heroic Poetry and Legendary Sagas,* i: *Bibliography of Old Norse-Icelandic Studies 1965,* København 1966, pp.9-21.

[26] Louis-Jensen, Jonna, *Den norrøne litteratur,* i Lund, Niels (ed.), *Norden og Europa i vikingetid og tidlig middelalder,* København 1993, p.199.

[27] Her (frit) citeret efter: Stephanii, Stephanus Johannis, *Notæ uberiores in Historiam Danicam Saxonis Grammatici,* Sorø 1645, p.204. Hvadenten Thyra har haft noget med udbygningen af Dannevirke at gøre eller ej, så har hun været en usædvanlig kvinde. Næsten alle runesten er rejst over mænd. Thyra nævnes også på den store Jellingesten.

[28] Weibull, Curt, op. cit., pp-109-118.

[29] Om tilhøreres indflydelse på det fortalte se: Holtsmark, Anne, op. cit., pp.9-21.

[30] Ramskou, Thorkild, op. cit., p.10.

[31] Ifølge brev til forfatteren fra The Astrolabe Society, London, anser det engelske National Maritime Museum *Dobbeltspat* som det mest sandsynlige mineral. Spattens dobbelbrydning svarer ikke til den i Olavssagaen nævnte lyseffekt.

The Sunstone

Summary

The article describes a method for finding the direction to the sun by means of the polarised sunlight reflected from the zenith. It also describes the modern instrument called the Sky compass, which is used to find the direction to the sun by analysing the polarised light. It examines Thorkild Ramskou's theory from 1959, that the sunstone was a mineral capable of acting as a polarisation filter, e.g. cordierite, as well as other theories as to what the sunstone might have been. The relevant texts from the sagas are quoted in the author's own translation. Using source criticism the author attempts to find out what are facts and what are later embellishments to the text added during its oral and even possibly written wanderings until it acquired the form which it has in the two sagas.

As far as the Olav Saga is concerned the conclusion is that King Olav had a stone that could show the direction to the sun as a light effect. As far as the Gudmund Saga is concerned, the sunstone was made of hegetil and was used at sea. The usual translation of hegetil is white or light-grey quartz, so-called cat stone (cat's eye). The author appeals to mineralogists and other experts to investigate whether there is a mineral possessing the properties described in the Olav Saga without having the limitations which cordierite and other minerals which can act as polarisation filters have. The article concludes by affirming that cordierite and unidentified types of quartz are still possibilities as the sunstones described in the sagas.

N.E. Lindeberg: S/S GUSTAV HOLMs sidste rejse til Grønland

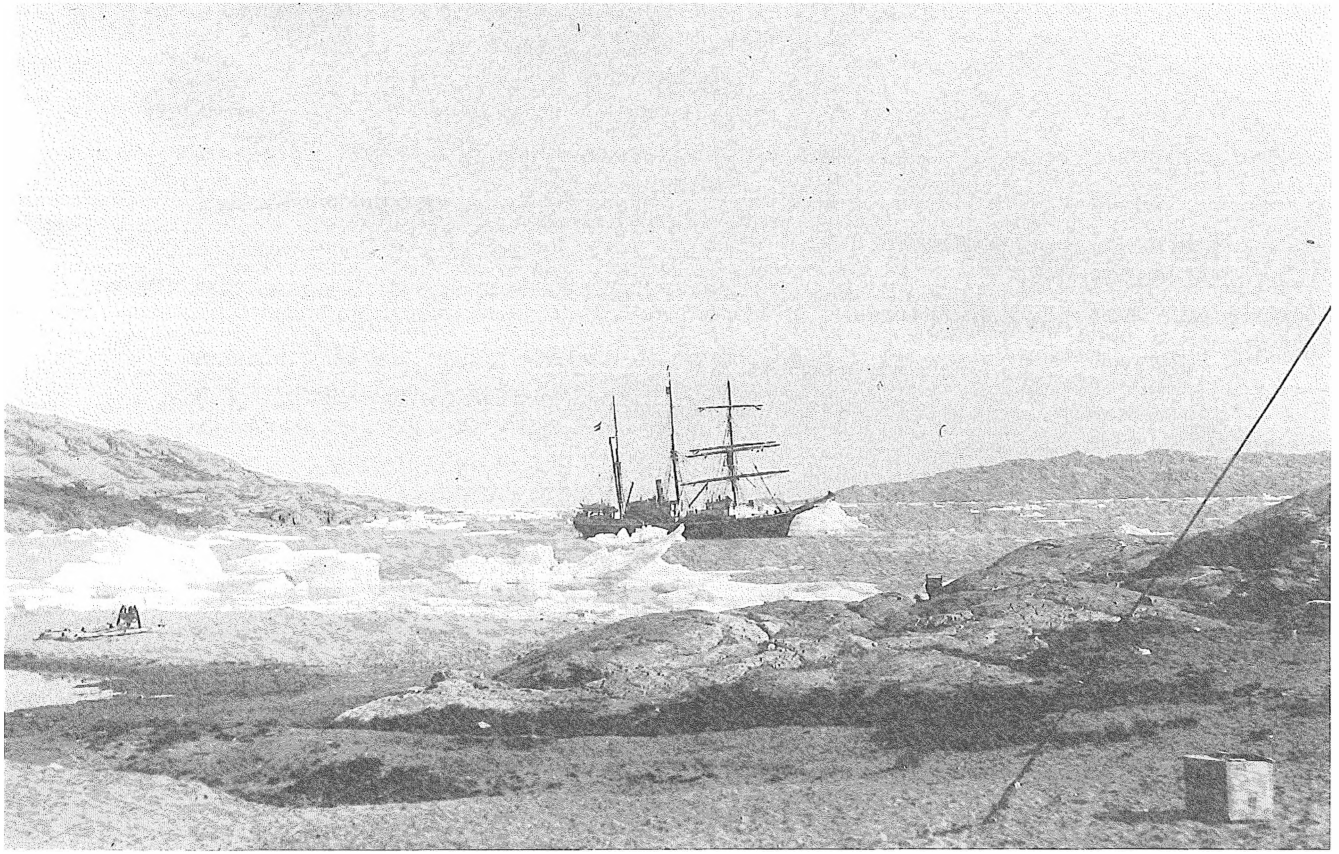
På venners opfordring nedskrev Ejner Lindeberg i 1975 den beretning, han så ofte havde givet af sin mest farefulde færd gennem storisen til Nordøstgrønland. Som få kendte Lindeberg til sejladsen pa Grønland. Efter mange år som skibsfører for Kgl. Grønlandske Handel kom han til KGH's skibsinspektion og tog sig her af regnskaberne for de chartrede skibe og kystskibene på Grønland. N. E. Lindeberg døde 1978.

I sommeren 1950 stillede Grønlands Styrelse endnu en gang det aldersstegne og sejlførende dampskib GUSTAV HOLM til rådighed for geologen Lauge Kochs ekspeditioner, og dette er beretningen om skibets sidste rejse, på hvilken jeg gjorde tjeneste som 1. styrmand. Det var meningen, at den gamle grønlandsfarer skulle hugges op ved rejsens afslutning efter sin lange tjeneste i et af verdens farligste farvande.

GUSTAV HOLM, ex GRØNLAND, ex FOX II, var bygget i København af eg og bøg og rigget som barkentine, i 1950 som tremastet skonnert, og udstyret med en dampmaskine på 230 HK. Kulforbruget var ca. 4 tons i døgnet, hvilket gav en fart af 6 knob uden sejl i roligt vand. Dødvægtstonnagen var 420 tons, heraf 120 tons bunkers. Under navnet FOX II tilhørte skibet først kryolitselskabet Øresund og sejlede i 30 år på ruten Ivigtut-København.

Som GRØNLAND og med kaptajn Ejner Mikkelsen som ekspeditionschef sejlede barkentinen i juli 1924 til Østgrønland for at anlægge kolonien Scoresbysund, for at den kunne tjene som base for de første geologiske undersøgelser. I december samme år blev skibet købt af Grønlands Styrelse og navnet forandret til GUSTAV HOLM. I 1933 var GUSTAV HOLM i Danmarkshavn, den nordligste besejlingshavn i Østgrønland, og da isforholdene dette år var meget gunstige, sejlede GUSTAV HOLM videre mod nord for at udforske kysten. Først da ismasserne helt stoppede skibet, vendte det på 79° 05'N., 17° 49' V. Intet grønlandsskib havde til da været så langt mod nord på Grønlands Østkyst.

S/S GUSTAV HOLM var 57 år gammelt, da skibet stod ud pa sin sidste rejse til Grønland, og nogen modernisering havde ikke fundet sted. Kamrene var små, mørke og spartansk udstyrede, officersmessen var meget lille, her spiste også passagererne. Og når der var mange med, måtte der spises i 3 skift. Salonen var forbeholdt officererne, her gik mesanmasten ret ned gennem bordet, stole og sofa var betrukket med rødt plyds, (det røde kabinet). Dæksbesætningen boede i et dækshus med lukaf og messe ud i eet, det lå på forkant af kabyssen, hvis skorstensrør gik op gennem



S/S GUSTAV HOLM, der var rigget som barkentine indtil sin sidste rejse, ligger for anker i Mackenziebugten efter at have brags udrustning til Lauge Kochs geologiske ekspeditioner i sommeren 1938. (Foto H&S).

The S/S GUSTAV HOLM, which was rigged as a brigantine until its last voyage, lying at anchor in Mackenzie Bay after having delivered equipment to Lauge Koch's geological expeditions in the summer of 1938. (DMM)

bestiklukafet og opvarmede dette, telegrafisten boede på sin station agten for broen, for ude under dækket var afsat en kneben plads til 25 passagerer, der var dårlig ventilation og ringe dagslys gennem nogle små dæksglas. Beboerne kunne ikke undgå at blive våde i dårligt vejr, når de skulle hen agter og spise, men det var ikke turister som rejste med GUSTAV HOLM, det var folk, som skulle arbejde på Grønland og som her fik en lille forsmag på de primitive forhold de fleste gik ind til. Der var åben bro med et lille styrehus, hvor det store håndrat optog det meste af pladsen. Der var 2 redningsbåde, en jolle og en motorbåd. Bådene blev også brugt til ilandsæt-

Artiklens forfatter, styrmand i KGH Ejner Lindeberg fotograferet 1949.
The author of the article, Ejner Lindeberg, first-mate for the Royal Greenland Trade Department KGH, photographed in 1949.

ning af gods på åben kyst, endvidere var der 2 stokankre, is ankre og et reserveror, isforstærkning i stævnen bestående af svære jernskinner og ikke at forglemme istønden på fokkemasten.

Tirsdag den 13. juni 1950 begyndte vi tilrigningen, skibet havde været oplagt og alt inventar var anbragt i et af de gamle pakhuse på Den kgl. grønlandske Handels plads.

På agterdækket blev der lavet en stald til 15 heste, som vi skulle have om bord, når vi anløb Island for vand og bunkers, de skulle slæbe godset fra kysten op til depotet i Kong Oscars Fjord, her havde Lauge Koch sin station på Ella Ø. Da vi ikke kunne se bort fra den mulighed, at vi kom til at overvintre, havde vi nødproviant i lasten, endvidere havde vi geværer, ammunition og fiskegrej for at strække provianten om det skulle gå så galt.

Det er helt utroligt hvad sådan et lille skib kan rumme, når alt bliver stuvet omhyggeligt, vi havde havnearbejdere til at stuve godset i lasten, hvor 2. styrmand havde opsyn med, at selv det mindste rum blev udnyttet. Jeg havde tilsyn med udrustningen til redningsbådene, navigationsmaterialet, afkrydsning af inventar, pengeudbetaling til besætningen og hvad der ellers kunne falde for, bådsmanden tog sig af sejlene og dæksstores.

Hovmesteren, maskinmestrene og telegrafisten varetog, hvad der hørte under deres domæne, og over det hele stod kaptajnen, som ikke blandede sig, når alt gik som det skulle, men var der noget at udsætte på arbejdet, lagde han ikke fingrene imellem. Han kunne virke studs, men var i virkeligheden meget omgængelig, han var en dygtig ishavsskipper med mange års erfaring. Mit kendskab til issejlads var af nyere dato, jeg havde som 2. styrmand i det nye moderne ishavsskib G.C. AMDRUP været med til besejlingen af Østgrønland i 1949, 2. styrmand var ny i grønlandsfarten.

Vi var nu nået så langt, at vi begyndte med indtagelse af dækslast. Den bestod af en del gods, som fyldte for meget i lastrummet og desuden fik vi reservekul i sække på dækket, da vore bunker var meget små. Den 30. juni om eftermiddagen var skibet tillastet, der blev gjort søklart, afsejlingen var bestemt til den næste dag kl. 10.

Lørdag den 1. juli, tørnede til kl. 7, rengøring og supplering af ferskvand, medtog 10 passagerer til Mesters Vig. De gjorde lidt vrøvl over bekvemmelighederne forude, nå, de 14 dage rejsen varer, mente de nok, at det kunne gå (de skulle blive klogere). Der var reception med et glas vin i salonen med ønsket om en god rejse, besøg af pårørende og præcis kl 10 lød det: »Lad gå for og agter«, rejsen var begyndt.

Vi skulle først til Akureyri i Island og indtage bunkers, vand og 16 heste. Da vi var ude i havneløbet, blev der givet 3 stød i dampfløjten og kippet med flaget, de hjemmeværende skibe svarede på samme måde. Det var en gammel skik, som nu er forsvunden.

Det var frisket noget op i Sundet, vind og strøm var imod, og skipperen mente, at det ikke kunne betale sig at holde på, så vi ankrede lidt syd for Helsingør, her lå vi ca. 1 døgn, så havde vinden trukket sig mere vestlig og nu gik det bidevind op gennem Kattegat. Rejsen op til Island var uden særlige oplevelser, vi gik 2-skiftet vagt, vejret var gennemgående godt, hyren drejede og kokken bakkede op, som man sagde, det var meget godt at komme til søs igen.

Den 12. juli ankom vi til Akureyri, telegrafisten havde meldt vor ankomst og alt var klart for en hurtig ekspedition. Vi fik kul og ferskvand, lidt ekstra proviant (lammesteg) og foder til hestene, som kom til sidst. De islandske heste er små, stærke og hårdføre dyr, men de har deres egen mening om tingene. Vi havde anbragt en bred platform fra kajen til agterdækket, den var ikke særlig stejl, da skibet kun ragede få fod op over kajen, men ikke tale om, at de ville gå om bord, en mand skød bag på og en trak i hovedet, men hesten strittede imod med alle fire ben, vi kunne naturligvis hive dem om bord i sejldugsslæng, men nu havde vi arrangeret det på anden måde og vi prøvede igen, vi fandt et par heste, som roligt gik om bord og så fulgte de andre efter, de fik en pæn modtagelse, der var dækket op med hø og havre og de blev snart hele besætningens kæledægger.

Små stædige islandske heste trækkes ombord på GUSTAV HOLM, hvor de indkvarteres i en optømret hytte på agterdækket. (Fot. E.G.P. Pedersen)
Small stubborn Icelandic horses being pulled on board the S/S GUSTAV HOLM where they were stabled in a shack which had been hammered together on the stern deck. Photo E.G.P. Pedersen.

Den 14. juli afsejlede vi fra Akureyri, god vind, alle sejl sat, det var blevet køligt, vi

havde passeret polarcirklen og solen var over horisonten hele døgnet. Fra min post på broen kunne jeg høre fra passagerernes kammer sangen: »Her er liv og glade dage, her går solen aldrig ned«. Passagererne havde fået fat i noget spiritus i Akureyri, der måtte ikke sælges spiritus om bord, skipperen kunne give mandskabet en flaske brændevin eller en flaske rom i ny og næ, når han mente, der var en anledning til det. Officererne og passagererne fik hver en snaps og øl til frokost og et glas vin til middagen, den vagthavende styrmand på broen fik te med rom på formiddagsvagten, kosten var god, det bødede lidt på de dårlige beboelsesforhold.

Vi havde en god besætning, ca. halvdelen havde sejlet i grønlandsfarten før, bl.a. bådsmanden, som var på min vagt, han var en god sømand og vi arbejdede godt sammen. Skipperen havde 2. styrmand på sin vagt, normalt gik skipperen ikke vagt, men under issejlads og som her, hvor 2. styrmand var ny i grønlandsfarten, var det nødvendigt, 2. styrmand var en samvittighedsfuld og dygtig sømand, men en del nervøs og mere blev han, da vi kom ind i isen, desuden var han lidt bange for skipperen, hvad han ikke havde grund til.

Et døgn efter vi havde forladt Akureyri sagde en af passagererne til mig: »Hvornår tror De styrmand, vi møder isen? det vil blive en interessant og spændende oplevelse.« Jeg svarede ham, at han tids nok kunne få sin lyst styret.

Vi var nu med mellemrum oppe i istønden og godt to døgn efter vi havde forladt Island kom skipperen ved vagtskiftet ned fra tønden og sagde: »Ja, så er freden forbi, vi har iskanten forude lidt om bagbord og langt ude om styrbord kan jeg skimte øen Jan Mayen.« Nogen tid efter kunne vi se isen fra broen, vinden var frisket lidt op og blæste ind mod iskanten, hvor søen stod som brænding mod en klippekyst. Vi stod stadig nordpå i respektfuld afstand fra iskanten, da strømmen var sydgående langs kysten, skulle vi ind norden for vort bestemmelsessted.

I over et døgn fulgte vi iskanten mod nord, enkelte gange havde vi nogle tætte snebyger, det meste af min vagt foregik i istønden. Jeg skulle varsko skipperen, hvis jeg mente, at vi havde en mulighed for at gå ind i isen, denne mulighed kom på skipperens vagt, hele besætningen kom på dækket, alle sejl blev bjærget, skipperen var i istønden, begge styrmænd på broen og en god mand til rors. Der viste sig en dyb bugt i isen, i bunden af bugten var isen presset tæt sammen, men på den ene side af bugten var isen spredt og store isskosser lå og duvede i dønningerne. GUSTAV HOLM slingrede skandækkene i vandet, jeg stod ved rorsmanden og kontrollerede, at skipperens ordre fra tønden blev rigtig efterkommet og klar til at give et nap med ved det store håndrat, 2. styrmand passede telegrafen. »Styrbord lidt, støt så, støt for fanden, hårdt bagbord, let på roret, halv kraft o.s.v.« lød det oppe fra tønden, sveden løb ned af ansigtet på rorsmanden, skønt han havde smidt det meste af tøjet, et sammenstød med et af de tusind tons store skosser ville forvandle GUSTAV HOLM til pindebrænde, ligeså de mindre skosser som rullede mere i dønningerne.

Efterhånden som vi kom længere ind i

Der er fundet ferskvand i en lomme i isen. Med en slange skal vandet nu suges op i skibets tomme vandtanke.
Fresh water has been found in a pocket in the ice and the water is now being sucked up with a hose into the ship's empty water tanks.

isen forsvandt dønningerne og vi kunne nu roligt ligge ved en isskosse, skipperen kom ned fra tønden. Det var dygtigt gjort selv af en ishavsskipper.

Det var blevet langt over spisetid, maskinen blev stoppet, der var en mand på dækket og resten gik til skafning, mandskabet fik en flaske rom hen i lukafet i dagens anledning.

Da vi havde spist i ro og mag uden slingregrejer på bordet, rejste skipperen sig op og sagde: »Nå, vi må videre«; og nu begynde en lang og trælsom kamp mod isen. Der var store ismarker på flere km^2, det er havis oppe fra polarbassinet. Der var is fra de nordgrønlandske bræer, denne is bestod af høje isbjerge og så var der afbrækkede stykker is, såkaldte skosser der varierede fra små klumper til stykker på flere tusind tons, vind og strøm kunne skrue isen sammen i høje barrierer. Andre steder var der åbne render og spredt is, og der havde vi en mulighed for at komme igennem. Det skete, at vi kom ind i en blind rende, og så måtte vi prøve at komme tilbage, flere gange sad vi fast, engang var vi klemt halvt op på isen og 14 med en slagside på ca. 20 grader, efter nogle timers forløb havde vind og strøm skilt isen, så gled vi i vandet igen. Skibet trak noget vand efter en sådan omgang, men tid efter andet blev skibet tæt igen, det er det gode ved træskibe, senere fik vi en mindre lækage i stævnen, som det ikke lykkedes os helt at stoppe.

Vejret skiftede, men for det meste havde vi godt vejr og det var lyst hele døgnet og der var ingen sø, en snestorm som varede det meste af et døgn undgik vi ikke, det lykkedes os at komme i læ af en mindre ismark, her lå vi i et lille indhak i isen for vores isanker trygt og roligt. Vi styrede mange forskellige kurser i isen med variabel fart, men vi fik alligevel sikre stedbestemmelser, observationerne blev taget på isen over kunstig horisont, vi avancerede desværre ikke meget.

Vore heste begyndte at hænge med hovedet, de åd ikke meget og når de havde lagt sig, kneb det med at komme op, nogle led af forstoppelse, de manglede motion. Pas-

sagererne som ikke havde andet at lave end at passe spisetiderne, blev sat til at trække hestene frem og tilbage på den begrænsede plads vi havde på halvdækket. Et par døgn havde vi følgeskab af en stor isbjørn med to halvvoksne unger, de havde fået færten af hestene, af og til så vi sæler som solede sig på isen.

Det var efterhånden svundet godt i vor ferskvandsbeholdning og når vi var tæt på en ismark blev der holdt udkig efter smeltevandsansamlinger i isen. Hvis vi så kunne komme så tæt på, at vore vandslanger kunne række, gik jeg ned på isen med en kop for at smage om vandet var fersk, det var det i reglen, så blev der lagt slanger ud og vandet blev pumpet ned i vore tanke og alle ledige pøse blev fyldt op. Mens dette foregik havde jeg vagt på isen med et ladt gevær, hvis en isbjørn skulle dukke op og blande sig, der skete dog intet i den retning.

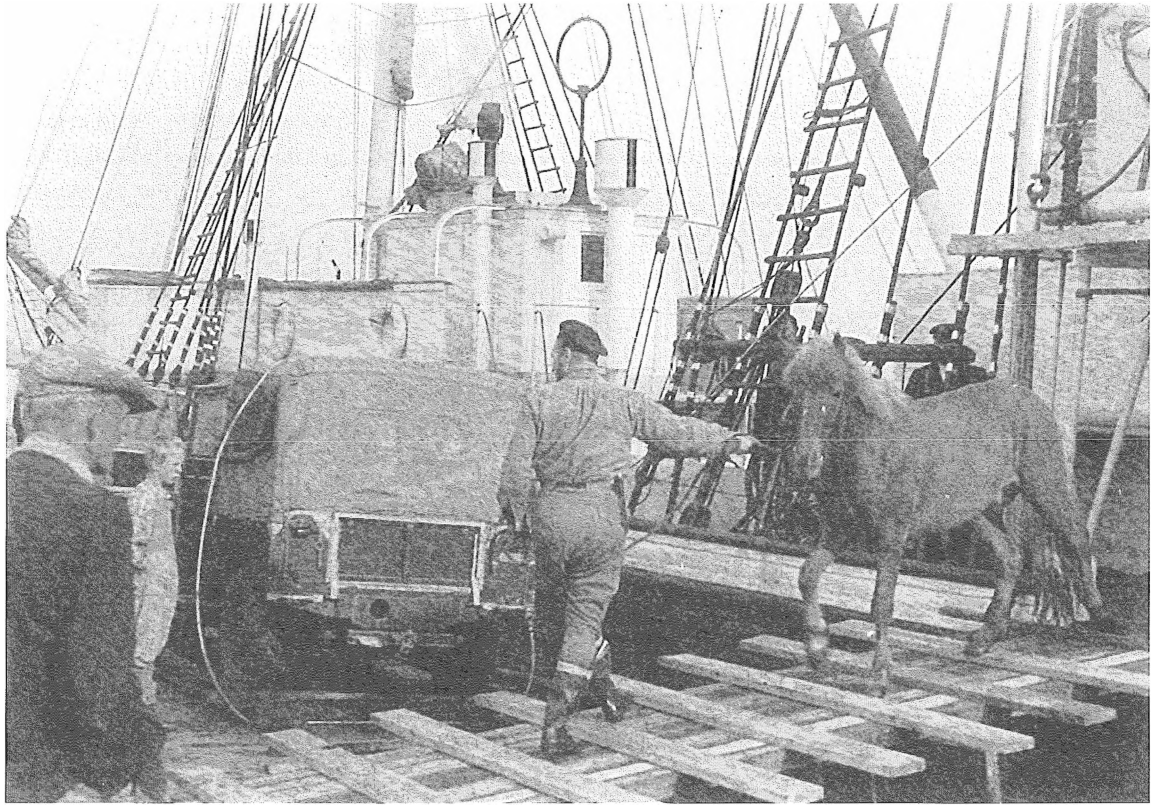
Det var nu 14 dage siden vi var gået ind i storisen og foran os havde vi endnu et isbælte på ca. 100 sømil, det var ret anstrengende vagter som for det meste foregik oppe i istønden, rorsmanden blev afløst hver halve time, en kurs kunde sjældent holdes længere end nogle få minutter. Isen var hård mod det gamle skib, vi måtte passe på, at det ikke fik for mange knubs, det mest sårbare sted var skruen, derfor var der altid en mand på udkig agter, han havde en fløjte så han kunne varsko broen hvis isen kom for nær skruen.

Den lange tid i isen tog lidt på humøret, en morgen kom en af passagererne op fra lukafet, så sig omkring og udbrød: »Is, is, det er til at blive idiot af.« Det var den samme mand som tidligere havde sagt, at det ville blive en interessant og spændende oplevelse, når vi kom ind i storisen. Det er ikke altid let at stille folk tilfreds.

En anden gang råbte skipperen til 2. styrmand oppe fra istønden: »Lad drengen komme op med min pibe«. Jeg havde frivagt og stod nede på dækket, da jeg så drengen gå til vejrs, det gik som en lus på en tjærespån, da han endelig var kommet op med piben, havde skipperen sagt, at han heller ikke havde noget tobak. Da drengen havde hentet tobakken, spurgte jeg om han havde tændstikker med: »Nej, det havde skipperen ikke talt noget om«. Jeg var næsten sikker på udfaldet og sagde til drengen, at han hellere måtte tage tændstikker med, atter gik det besværligt op til tønden. Da drengen kom ned spurgte jeg ham om hvad skipperen havde sagt, drengen sagde: »Jeg gav ham tobakken og så spurgte han efter tændstikker, men han så noget sur ud, da han fik dem«.

Så blev det den 1. august, ved vagtafløsningen kom skipperen ned fra tønden og sagde: »Isen ligger mere spredt i den retning vi kommer fra, det tegner meget godt« jeg så lidt uforstående ud, jo tilføjede han forklarende: »Jeg har sendt telegram hjem om forholdene, vi har ikke bunkers nok, vi skal jo også tilbage og vi kan ikke få bunkers på kysten, desuden har vi 16 heste, som nu er så elendige, at de ikke kan anvendes til deres formål, men må aflives, jeg venter nu på svar fra København, indtil da bliver vi liggende her.«

Et par timer efter indløb svaret, skibsin-



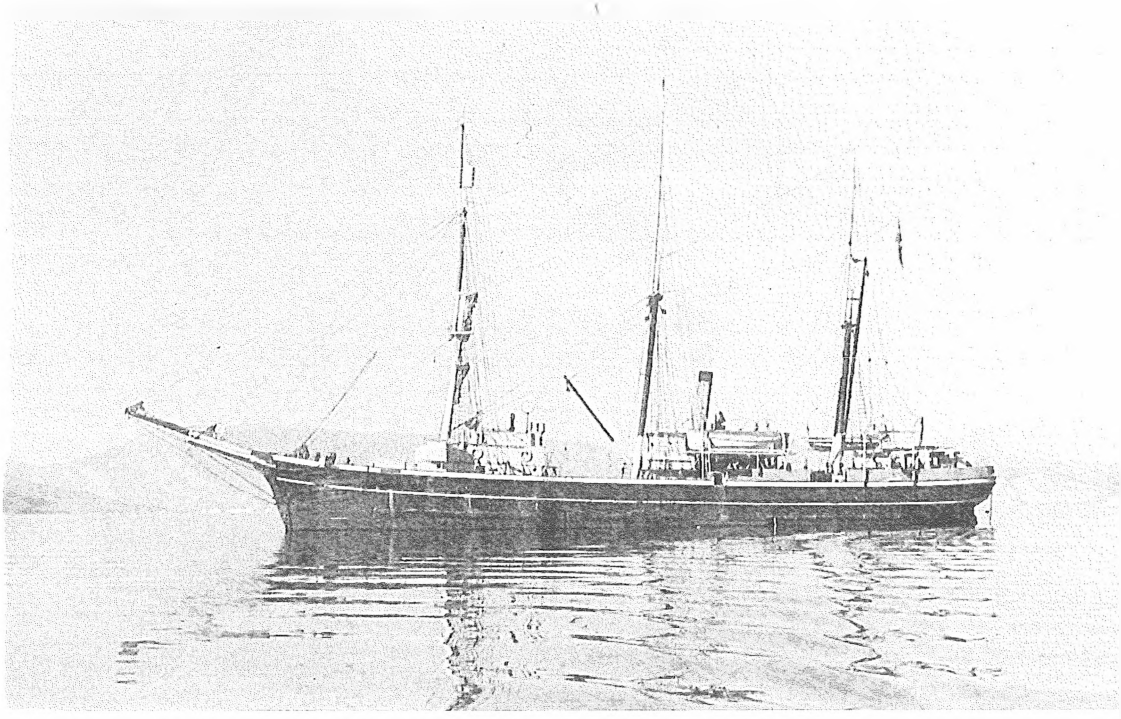
Passagen gennem isen viste sig umulig og tilbage på Island vakler dækspassagererne fra borde, godt trætte af sølivet. (Fot. E.G.P. Pedersen)

Passage through the ice has proved to be impossible and back in Iceland again the deck passengers can be seen here staggering off the ship, well and truly tired of life at sea. Photo E.G.P. Pedersen.

spektionen var indforstået med at vi returnerede til Akureyri, indtog bunkers, satte hestene i land og at vi forsøgte igen på at komme igennem isen.

Først havde besætningen misforstået det, de troede, at vi fra Island skulle til København, og at rejsen var opgivet, men de blev lidt lange i ansigterne, da det gik op for dem, at vi skulle forsøge igen, de var nervøse for, at vi kunne risikere en overvintring på Grønland, men den risiko tog skipperen ikke, hvis der ikke var mere spredning i isen når vi forsøgte 2. gang, ville han opgive at nå ind til kysten, men isen var i stadig bevægelse og muligheden for en forholdsvis hurtig passage var ikke udelukket.

Vi nåede ud af isen på fem døgn, vestlig vind havde spredt isen og den 7. august ankom vi til Akureyri, der var sendt telegram om vor ankomst. Da vi kom ind på



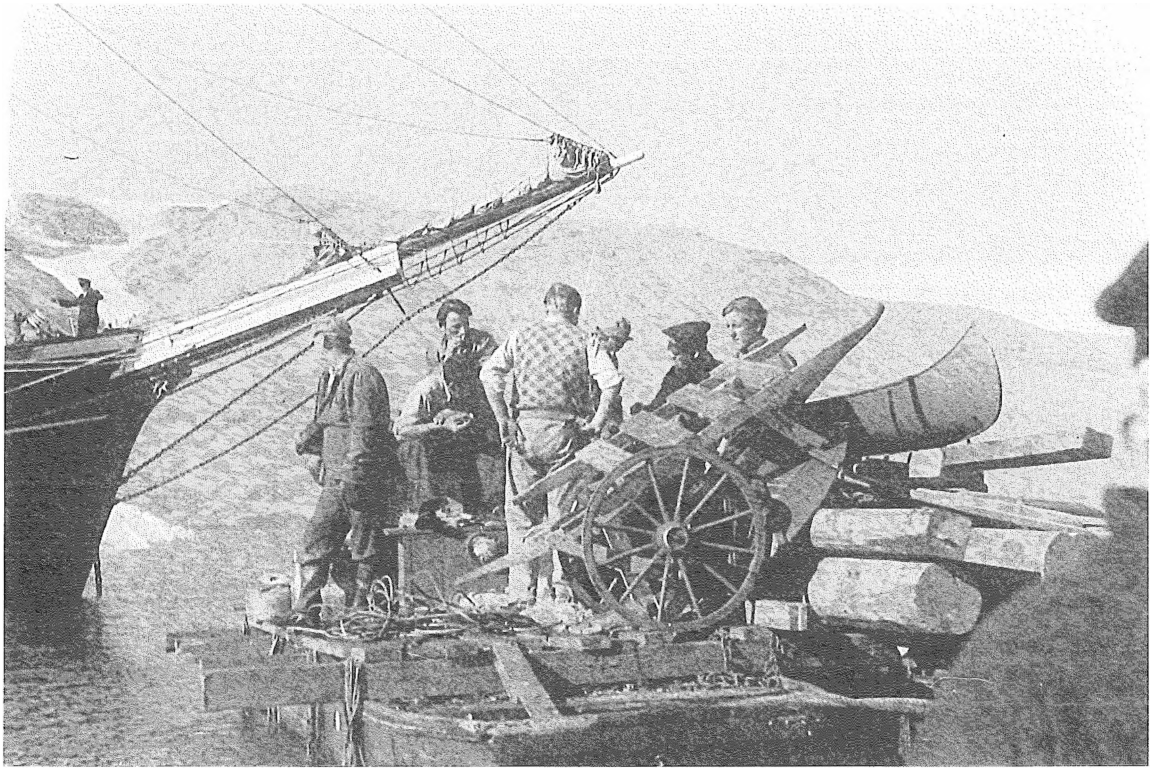
GUSTAV HOLM er nået frem til sit mål på Grønlands østkyst, der ligger på højde med Umanak på vestkysten. (Fot. E.G.P. Pedersen).

The S/S GUSTAV HOLM has reached its destination on the east coast of Greenland, at about the same latitude as Umanak on the west coast. Photo E.G.P. Pedersen.

fjorden vejrede hestene græsset og en høj vrinsken hilste folkene på kajen, da vi lagde til, hestene gik på stive, vaklende ben villigt ned af platformen, de havde fået nok af sølivet. Så snart vi havde fået fyldt bunkerne op, indtaget ekstra kul i sække på dækket, påfyldt vand og fået frisk proviant, gik det atter mod nord.

Det havde stået med vestlig vind længe, og isen var spredt, da vi nåede iskanten, denne gang var der ingen problemer, men vi måtte dog stadig sno os ud og ind mellem skosser og ismarker, vi havde dog god fremgang og fik snart kending af kysten, men så var heldet forbi, isen lå tæt sammenpakket i fjordmundingen, det var ikke

godt at vide hvornår den ville spredes og vi tålte ikke flere forsinkelser. Lidt efter, at jeg havde overtaget morgenvagten, observerede jeg en smal stribe åbent vand ud for Kap Simpson på fjordens nordside og bag ved, inde på fjorden var der kun lidt is, her var en chance som måtte udnyttes. Nu burde jeg nok have varskoet skipperen, for selv om vi holdt tæt op til iskanten, var der kun godt et stenkast ind til den stejle klippekyst, men jeg var nu blevet så optaget, at jeg ikke tænkte over det. Bådsmanden måtte helt ud på enden af sprydet og holde udkig ned i det klare vand i det tilfælde at der skulle være en sten eller et skær, en mand med håndlod stod klar i fokkeriggen, maskinen på halv kraft og stand by, og så gik vi ind i den smalle kanal. Det tog ca. 30 minutter at komme igennem, der var vand nok og ingen skær, det regnede jeg også med, men nogen sikkerhed havde jeg jo ikke, så jeg trak vejret lettet, da vi kom ind på fjorden. Da skipperen ved vagtafløsningen kom op på broen, virkede han noget forvirret, vi havde fjernet os fra kysten, så snart vi var kommet igennem renden, og denne var nu



Der losses på åben kyst. (Fot. E.G.P. Pedersen)

Unloading on the open coast. Photo E.G.P. Pedersen.

Lauge Kochs hovedkvarter på Ella Ø sommeren 1950. (Fot. E.G.P. Pedersen).

Lauge Koch's headquarters on Ella Island in the summer of 1950. Photo E.G.P. Pedersen.

ikke længere synlig, så det så stadig ud som isen tætpakket spærrede hele fjordmundingen, men nu lå vi på den rigtige side.

Jeg forklarede ham, hvad vi havde gjort, og især de forsigtighedsforanstaltninger, som vi havde iagttaget. Han svarede: »Jeg skal ikke bebrejde Dem noget, jeg sandsynligvis selv ville have gjort, og De har også fået ret frie hænder på Deres vagt, men her har De strammet den temmelig meget, De burde have varskoet mig, jeg er her for det samme.«

Vi gik ind til Mesters Vig, hvor Lauge Koch i 1948 havde fundet olieforekomster, her satte vi passagererne i land og sent på aftenen den 16. august ankrede vi ved Ella Ø, 47 døgn efter afsejlingen fra København.

De to store fjorde, Kong Oscars Fjord og Kejser Franz Joseph Fjord, er nogle af de

kønneste partier på Grønlands Østkyst, høje sneklædte fjelde veksler med dale og sletter, hvor der i den korte arktiske sommer er en rig vegetation af polarpil, fjeldvalmuer, purpurstenbræk, dryas, laver og mos. Dyrelivet består af: Isbjørne, moskusokser, polarræve, hermeliner, sneharer og lemminger, sæler og hvalrosser, desuden måger, vildgæs, ryper, sneugler og snespurve. Nordøstgrønland er et af de få steder på jorden, som endnu ikke er blevet påvirket af civilisationens velsignelser.

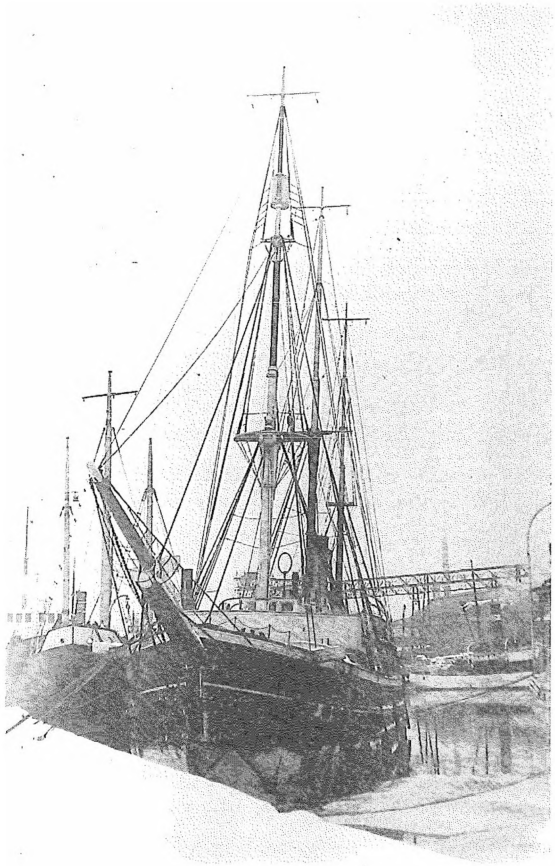
Ved Ella Ø kom Lauge Koch om bord. Vi havde været noget utilfredse, fordi vi ikke havde haft fly-isrekognoscering, da der var stationeret en flyvemaskine på kysten, men det var knaphed på benzin, der var grunden til, at vi måtte klare os selv. Losningen skete ved hjælp af et par små træpramme som fandtes ved Ella Ø, godset blev midlertidigt anbragt på åben kyst og så snart det blev slædeføre kom det i hus. Hestene skulle have slæbt godset fra kysten og op til depotet og når vinteren satte ind skulle de skydes og bruges til proviant og hundefoder (vi var glade for, at dette ikke skete). De moskusokser der levede på kysten var delvis fredede, d.v.s. de måtte kun skydes i nødstilfælde, når det kneb med proviant.

Om aftenen samledes officererne i salonen til the og rom, Lauge Koch fortalte om sine ekspeditioner og skipperen om sine grønlandsrejser, minder om gamle dage, som med nutidens rivende udvikling forlængst er blevet historie. Den gamle hyggelige salon med de røde plydsmøbler og mesanmasten, der gik ned gennem bordet, den store messinglampe og de svære dæksbjælker, mindede om tiden før århundredskiftet, det eneste moderne var det elektriske lys.

Skyggerne begyndte at blive lange, vi måtte ud før frosten satte ind, bandt skosserne og lukkede alle render. Selv om vi havde været heldige i anden omgang, havde første forsøg sinket os så meget, at vort ophold på kysten blev af kortere varighed end normalt. Et par dage før vor afsejling kom ekspeditionsskibet S/S GODTHAAB til Ella Ø. Dette skib var ligesom GUSTAV HOLM en tremastet dampskonnert, men kun godt halv så stor, men med samme maskinkraft og løb derfor lidt mere fart end GUSTAV HOLM. GODTHAAB var nogle få år yngre end GUSTAV HOLM og bygget til arktiske ekspeditioner, skibet sejlede fra København et par dage før GUSTAV HOLM, det var bestemt for Scoresbysund og havde også haft en lang rejse i isen, var gået videre op til Kejser Franz Joseph Fjord og Nordfjord med forsyninger til fangsthytterne og fået skind med retur.

Efter udlosningen havde vi lastet en del reparationsgods og indtaget ferskvand samt et par slagtede moskusokser til supplering af provianten. Mandag den 28. august afsejlede vi fra Ella Ø sammen med GODTHAAB. En kort fly-isrekognoscering viste spredte ismarker og enkelte skruninger. Vi fulgtes ad ca. et døgn, GODTHAAB trak sydover og vi mere østover, det viste sig senere, at vi faktisk samtidig kom klar af isen.

Bortset fra enkelte snebyger havde vi sigtbart vejr og selv om vi måtte omsejle nogle ismarker og skruninger, var der dog mange render, så vi slap forholdsvis hurtigt klar af



Som GRÖNLAND af Åbo er GUSTAV HOLM fotograferet i havnen i Åbo 1951 af Lars Grönstrand. (Foto H&S).
The GUSTAV HOLM, renamed GRÖNLAND of Åbo, is photographed here in the harbour in Åbo in 1951 by Lars Grönstrand. (DMM).

isen og kunne sætte en kurs norden om Island.

Da den sidste isskosse forsvandt agter, blev sejlene sat og skipperen kunne nu med god samvittighed overlade vagten til 2. styrmand, istønden, hvor vi havde tilbragt så mange anspændte og kolde vagter, var nu ude af billedet. Den øvrige del af rejsen forløb uden særlige begivenheder, det blev mildere i vejret og midnatsolen forsvandt, vi havde god vind og for sejl og maskine holdt vi i gennemsnit en fart på 7 knob.

Den 12. september ankom vi til København, S/S GUSTAV HOLM havde gjort sin sidste rejse til Grønland. I 57 år havde skibet besejlet Grønland og nu skulle man tro, at det var tjenligt til ophugning, men det var ikke tilfældet, skibet blev solgt til et finsk rederi, som tog dampmaskinen ud og satte motor i og ellers moderniserede skibet. Det var solidt kram de gamle grønlandsskibe var bygget af, mange opnåede en høj alder, rekorden har briggen HVALFISKEN som besejlede Grønland i 98 år.

N.E. Lindebergs manuskript blev i 1996 overdraget H&S til offentliggørelse af fhv. skibsfører Fritz Lang († 1996).
Fotografierne er for de samtidiges vedkommende taget af pens. maskinchef E.G.P. »Prebang« Pedersen, Rødby, der var 2. mester på den omtalte rejse.

The S/S GUSTAV HOLM's Last Voyage to Greenland

Summary
Due to Greenlands position as an integral part of the Kingdom of Denmark Danish shipbuilders and sailors have developed a certain expertise in the field of ice navigation. Navigation to Greenland in wooden ships continued into this century, some of the ships still carrying sails, but all of them in time being equipped with steam- or motor engines. The author tells of a voyage he made as first mate to Ella Island in Northeast Greenland in 1950.

The purpose of the voyage apart from bringing passengers to Mesters Vig was to carry material to be used for Lauge Koch's geological expedition. In order to carry the equipment from the coast up to the expedition post 16 Icelandic horses were collected from Akureiri in northern Iceland on the way to Greenland. The ship used was the 57 year-old S/S GUSTAV HOLM ex GRØNLAND ex FOX, built of oak and beech and originally rigged as a barkentine, but in 1950 rerigged as a schooner. It had a 230 h.p. steam engine which could give a speed of 6 knots in calm water.

When the island of Jan Mayen could be made out to starboard the ship reached the edge of the ice pack. After 14 days of dangerous manoeuvring in the field ice the horses were in a miserable state, the bunkers had run out and so on August 1st the ship was put around and a week later it arrived in Akureiri, where the horses willingly went ashore on stiff and unsteady legs and with a loud neigh.

Equipped with fresh supplies the S/S GUSTAV HOLM once again attempted to sail north, and this time the wind and the current had opened a channel on the right side of the field ice. The ship put into Mesters Vig where Lauge Koch had found traces of lead in 1948. The passengers were set ashore here and late in the evening of August 16th the ship anchored up at Ella Island 47 days after sailing from Copenhagen. At Ella Island Lauge Koch came on board, and in the evening everyone assembled in the ship's cosy saloon with its red velvet furniture, a mizzen mast which went through the centre of the table, the large brass lamp and the heavy deck beams. The only modern convenience was the electric lighting. Over tea and rum Lauge Koch told all about his expeditions and the skipper told about his voyages to Greenland.

After arriving home in Copenhagen the S/S GUSTAV HOLM was sold, not to the breaker's yard, but to a Finnish shipping company, which replaced the steam engine with a motor and modernised the ship in other ways too. The old Greenland ships were built of very solid materials and many of them reached a high age. The record is held by the brig HVALFISKEN, which sailed to Greenland for 98 years.

Christian Lund: A/S Dampskibsselskabet Vendila

I 1897 grundlagdes i København af J. T. Svendsen og H. Christensen rederiet D/S Vendila. De samme personer stiftede yderligere to rederier D/S Cimbria og D/S Fionia, ligesom firmaet blev korresponderende reder for Helsingørrederiet D/S Ajax.

I den efterfølgende artikel gennemgår Christian Lund disse rederier og følger dem fra fusioneringen under D/S Vendila gennem to verdenskrige og skiftende ejere, indtil D/S Vendila i 1972 fusionerede med rederiet Dannebrog og med sidstnævnte som fortsættende selskab.

For 100 år siden i år – i december 1897*) – gik tæppet op for et nyt dansk rederi, som fik navnet Aktieselskabet Dampskibsselskabet Vendila. Det blev stiftet af skibsfører Jens Thomas Svendsen (14. september 1853 – 15. januar 1919) og befragter Hans Christensen (11. november 1869 – 11. november 1943) med en aktiekapital på kr. 200.000, og et partial-obligationslån på kr. 100.000. Der kontraheredes straks en 2.100 tons dw damper ved et skotsk værft.

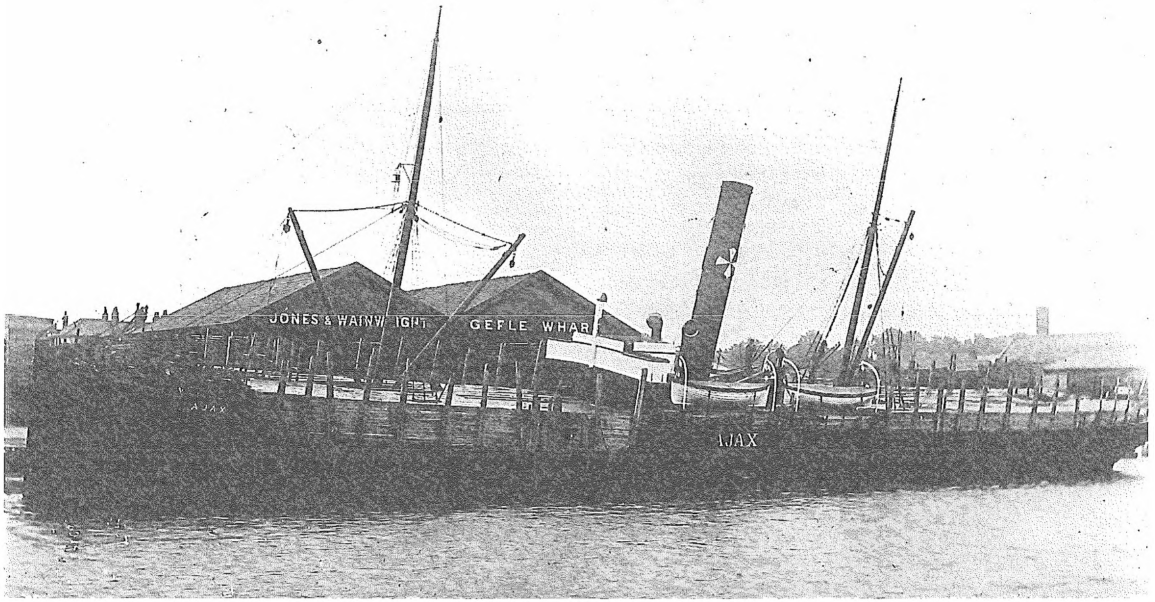
De to initiativtagere var den ideelle kombination af sø og land. De kendte hinanden fra deres fælles arbejdsgiver, rederiet Alfr. Christensen & Co., København, hvor J.T. Svendsen var kaptajn og H. Christensen befragter, efter uddannelse hos H.C. Grube i Marstal, og efterfølgende videre uddannelse i Hamburg.

I begyndelsen af september 1897 havde de – begge under betegnelsen »grosserer« – stiftet firmaet Svendsen & Christensen, og kort tid herefter – 22. september – stiftet Aktieselskabet Dampskibsselskabet Cimbria, med en aktiekapital på kr. 700.000, og et partial-obligationslån på kr. 300.000. Dette selskab havde også straks efter stiftelsen kontraheret ikke mindre end tre nybygninger ved skotske værfter.

De fire nye skibe blev alle leveret i løbet af det følgende år, 1898, og kunne således nyde frugterne af et godt fragtmarked, der tilmed blev pustet godt i vejret ved Boerkrigen i Sydafrika 1899-1902.

Svendsen & Christensen kaldte sig fortrinsvis »forretningsfører«, og benyttede kun sjældent den mere almindeligt benyttede betegnelse »korresponderende reder«, for de to rederier, som blev drevet fra kontorlokaler i Frederiksgade 1, København, i en stor mezzaninlejlighed, hvis ene side vendte ud mod Store Kongensgade og den anden mod Marmorkirken.

*) Vedtægterne blev faktisk først anmeldt 8. januar 1898 til Aktieselskabsregistret, hvor rederiet blev registreret som Aktieselskab Nr. 464.



S/S AJAX: 1.465 tdw. Bygget 1889 hos Wm. Dobson & Co., Low Walker on Tyne, til rederiet Gibson & Co., Leith. Solgt 1901 til D/S Ajax, Helsingør, hvis forretningsførelse i 1906 blev overtaget af Svendsen & Christensen (D/S Vendila, København). 25. december 1917 torpederet eller minesprængt i Biscayabugten på rejse mellem Bilbao og Cardiff. 11 mand omkom.

S/S AJAX: 1,465 dwt. Built in 1889 at Wm. Dobson & Co., Low Walker on Tyne, for the shipping company Gibson & Co., Leith. Sold in 1901 to D/S Ajax, Elsinore, whose business activities were taken over by Svendsen & Christensen (D/S Vendila, Copenhagen) in 1906. On December 25th 1917 the ship was torpedoed or blown up by mines in the Bay of Biscay en route between Bilbao and Cardiff. Eleven crew members died.

Her havde de til huse indtil 1953, hvor Svendsen & Christensen afgav forretningsførelsen til et andet firma.

Den 4. april 1902 havde Svendsen & Christensen mod på at stifte endnu et tredje nyt dansk rederi, Aktieselskabet Dampskibsselskabet Fiona, med en aktiekapital på kr. 400.000 og et partial-obligationslån på kr. 300.000. Her kontraheredes dog ikke nybygninger; man nøjedes med at købe fire ældre engelske dampskibe – og flere skibe blev det ikke til for dette rederis vedkommende, som likvideredes i 1918 efter salg af det sidste skib til Aktieselskabet Dampskibsselskabet Jutlandia (grosserer Jens Toft), der som korresponderende reder benyttede skibsreder T.C. Christensen – ikke familie med skibsreder Hans Christensen.

Samtidig med stiftelsen af Fiona trak kaptajn J.T. Svendsen sig ud af forretnings-

førelsen for at hellige sig andre, og mere private, interesser, men hans navn forblev stadig forbundet med firmaet Svendsen & Christensen, der derefter havde skibsreder Hans Christensen som eneindehaver, indtil han døde på sin 74-års fødselsdag 11. november 1943, men han blev i ledelsen bistået af broderen, prokurist E. Christensen og svogeren, ligeledes prokurist, Andreas Frederik Møller (23. maj 1879 – 21. maj 1964), der efter Hans Christensens død overtog eneledelsen og fortsatte hermed, indtil Svendsen & Christensen afgav forretningsførelsen i 1953.

Endelig, i 1906, overtog Svendsen & Christensen forretningsførelsen af Aktieselskabet Dampskibsselskabet Ajax, der siden 1893 var hjemmehørende i Helsingør, men hvor der ønskedes en ny ledelse, i stedet for den hidtidige under Dampskibsselskabet Torm.

Svendsen & Christensen var et firma, der ikke ønskede større opmærksomhed omkring sig. Det levede efter devisen: »Den, der lever i ubemærkethed, lever godt«, og det var yderst sjældent, at der var omtale af virksomheden, ud over den årlige beretning i forbindelse med afholdelse af generalforsamlinger i rederierne. Vendilas 25-års jubilæum i 1922, og 50-året i 1947, blev således forbigået i stilhed, og det var først ved ledelsesskiftet i 1953, og et yderligere skift i 1963, at der var større offentlig omtale af rederiet.

Navnesystem.

Vendilas, Cimbrias og Fionas skibe benyttede et fælles navnesystem. Skibene blev fortrinsvis navngivet efter personer, der enten var formand for, eller medlem af, bestyrelsen, men ind imellem fik et skib også navn efter en kendt dansk personlighed.

Det var først ved ledelsesskiftet i 1953, at et nyt system indførtes, hvor nye skibe fik tilnavnet Vendila. Efter det yderligere skift i 1963 fik Vendilas skibe navne i »-BORG«-systemet, der som bekendt benyttedes, og stadig benyttes, i skibe tilhørende Aktieselskabet Dannebrog.

Rederiflag og skorstensmærke

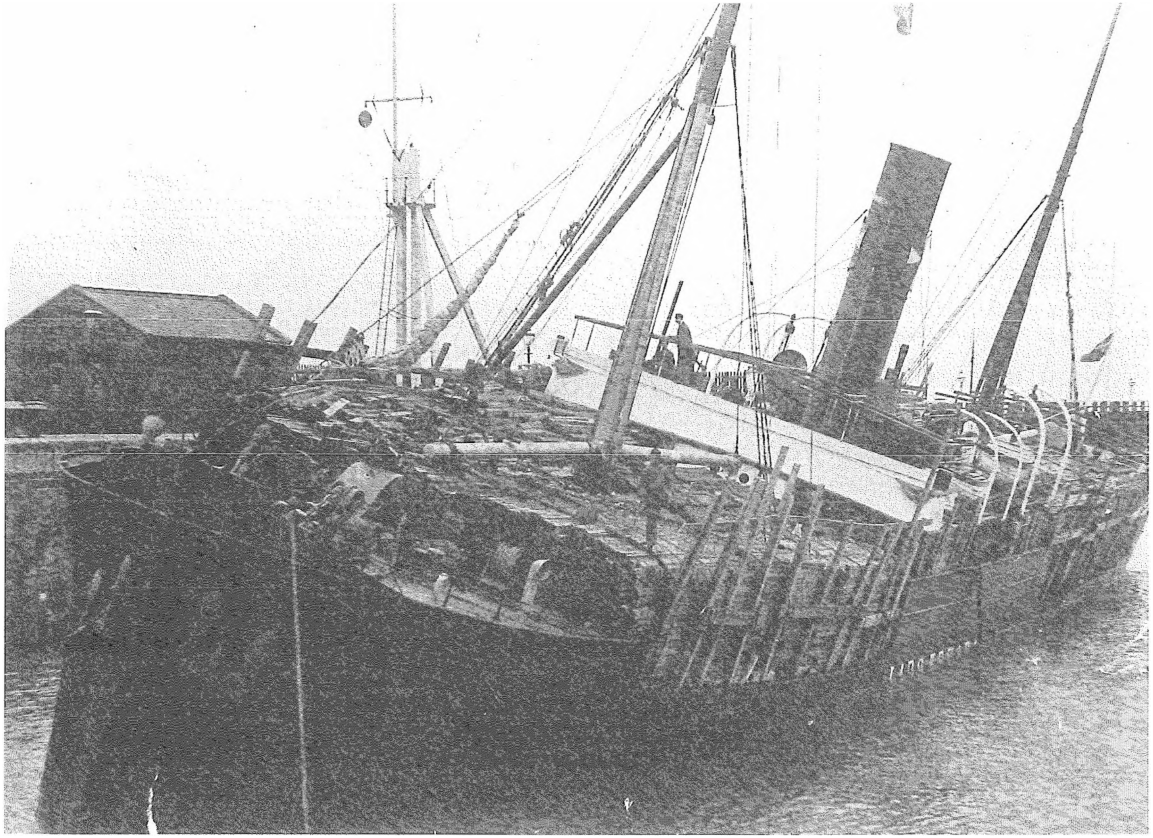
Som rederiflag benyttedes et blåt splitflag med et rødt skjold, hvori indgår en hvid, malteserkorslignende figur. Korsarmene når ud til skjoldets rande. På hver side af en sort skorsten et rødt skjold med en hvid, malteserkors lignende figur. Korsarmene når ud til skjoldets rande. Således blev rederiflag og skorstensmærke registreret (som nr. 44) efter lov nr. 358 af 26. august 1941, samt efterfølgende bekendtgørelse af 23. december 1957.

Vendila overtager Cimbria

Den 14. marts 1914 afholdtes en generalforsamling i Vendila, hvor det vedtoges at købe Cimbrias fire skibe for kr. 1.000.000, og senere samme dag afholdtes så en generalforsamling i Cimbria, hvor salget af skibene blev godkendt, hvorefter det besluttedes at likvidere selskabet. Det skete med en udlodning til aktionærerne på 160%.

Den 1. Verdenskrig 1914 - 1918

De Svendsen & Christensen'ske rederier var i 1914 det 8. største danske rederi med 14 dampskibe på i alt 32.650 tons dw – således større end J. Lauritzens 24 skibe på



S/S LARS KRUSE: 2.456 tdw. Bygget 1898 hos Carmichael, MacLean & Co., Greenock til D/S Cimbria A/S, København, der var grundlagt året før. Marts 1914 blev skibet, sammen med D/S Cimbrias øvrige tre skibe overtaget af D/S Vendila. 2. februar 1919 blev S/S LARS KRUSE torpederet (minesprængt?) af tysk u-båd i den Engelske Kanal. 17 mand omkom, en mand blev taget op af en tysk u-båd, formentlig den u-båd, der havde torpederet skibet.

S/S LARS KRUSE: 2,456 dwt. Built in 1898 at Carmichael, MacLean & Co., Greenock, for the shipping company D/S Cimbria A/S, Copenhagen, which had been founded the year before. In March 1914 the ship, together with D/S Cimbria's other three ships was taken over by D/S Vendila. On February 2nd 1919 the ship was torpedoed (or blown up by mines?) by a German U-boat in the English Channel. 17 crew members were killed and one man was picked up by a German U-boat, probably the one which had torpedoed the ship.

30.905 tons dw og A.P. Møllers 10 skibe på 28.700 tons dw! Fem skibe gik tabt ved krigsforlis, et strandede og et blev solgt.

Fionas flåde var blevet reduceret til et skib, og det besluttedes da i 1918 at likvidere selskabet ved salg af skibet. Den økonomiske udvikling i Fiona giver et godt billede af skibsfartens vældige konjunkturudsving. I de ti år, rederiet havde eksisteret siden stiftelsen i 1902, var der ikke udbetalt

dividende til aktionærerne. I 1912 kunne en Fiona-aktie derfor købes til omkring kurs 10. Under krigen steg aktierne til 7-800, og ved likvidationen fik aktionærerne udbetalt 1075%!

Aktiekapital

Vendilas aktiekapital, som fra stiftelsen i 1897 var på kr. 200.000, blev allerede i 1903 forhøjet til kr. 1.275.000 – forårsaget af kontraheringen af yderligere tre nybygninger i Helsingør. Senere blev den udvidet med kr. 225.000, og i 1914 var den da på kr. 1.500.000. I 1916 fordobledes aktiekapitalen til kr. 3.000.000, og i 1918 en ny fordobling til kr. 6.000.000 ved udstedelse af fondsaktier.

I de magre år, der fulgte efter freden i 1918, stod det dog klart, at denne aktiekapital var for stor. På generalforsamlingen 22. maj 1922 fremsatte bestyrelsen derfor et forslag om at nedsætte kapitalen til det halve, til kr. 3.000.000, mod at betale aktionærerne 50%, svarende til kr. 3.000.000. En aktionærgruppe, der blev ledet af den da kendte vekselerer A. Petersen-Hinrichsen, stillede et modforslag om betaling af 90%, eller kr. 5.400.000 – med en ny aktiekapital på kun kr. 600.000 – men det endte med, at det var bestyrelsens forslag, som blev godkendt.

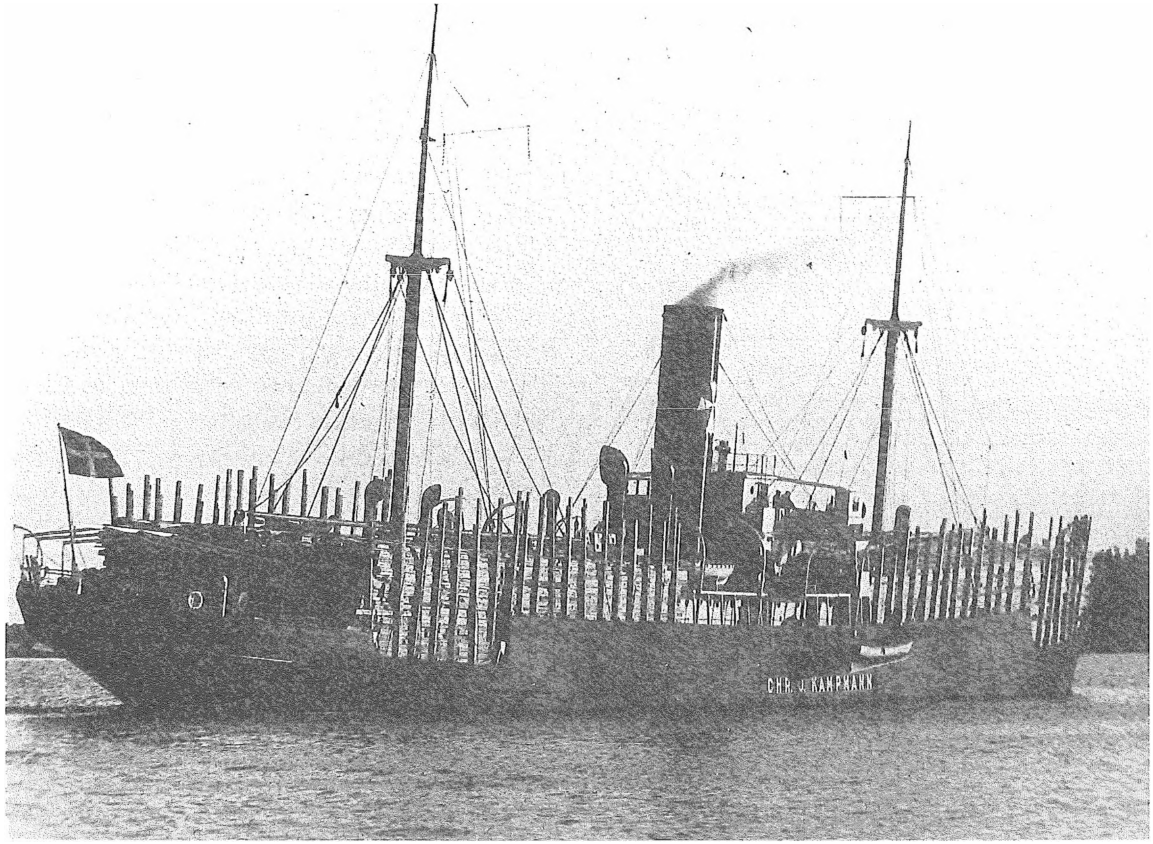
Der gik så mange år, før aktiekapitalen igen blev forhøjet – til trods for nykontraheringer i 1923 på seks skibe og i 1929 på yderligere tre, endnu større, skibe. Det var først under den ny ledelse, at aktiekapitalen i 1957 blev forhøjet fra de kr. 3.000.000 til kr. 6.000.000.

Mellemkrigsårene 1919 - 1939

Vendila var altså kommet ud af Den 1. Verdenskrig med halvdelen af skibene i behold. I 1922 indledtes et nybygningsprogram ved kontrahering af tre søsterskibe i Aalborg, fulgt op af endnu tre (to i København og et i Nakskov) lidt større enheder, og i 1929 af yderligere tre endnu større søsterskibe i Helsingør, som skulle blive rederiets sidste nybygninger under Svendsen & Christensens ledelse. Flere af de ældre dampere solgtes i forbindelse med den sidste kontrahering. Det var betegnende for Vendila, at der blev foretrukket nybygninger fremfor køb af ældre tonnage, og at der blev kontraheret serier af søsterskibe; derved blev der skabt større mulighed for billigere anskaffelsespris, samt mere ensartethed i driften, som også derved kunne gøres billigere. Og mulighed for at kunne tilbyde befragtere ensartet tonnage. Altsammen kloge dispositioner.

Set i bakspejlet er det vel derfor et spørgsmål, om det var en fornuftig disposition i 1929 at kontrahere dampskibe. Det havde måske været klogere at efterligne skibsreder A.N.Petersen (Dansk-Fransk), som havde bestilt motorskibe, i hans eget design, i kun lidt større udgave og til en merpris på kun et par hundrede tusinde kroner. Vendilas S/S OTTO PETERSEN (4.965 tons dw) kostede kr. 1.214.000, medens Dansk-Fransk's M/S BORNHOLM (5.500 tons dw) kostede kr. 1.417.000 – de leveredes næsten samtidigt i 1930.

En anden disposition, som måske heller ikke var så kløgtig, var i maj 1939 at sælge en af damperne. På det tidspunkt stod det



S/S CHR. J. KAMPMANN: 4.000 tdw. Bygget 1924 på Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft til D/S Vendila, København. S/S CHR. J. KAMPMANN var et af de to skibe fra D/S Vendila, der i april 1940 kom under canadisk kontrol. Den 2. november 1942 blev skibet på rejse fra Trinidad til New York kort efter afsejlingen torpederet af tysk ubåd (U-160). Ved forliset omkom 19 mand, heraf 5 danske.

S/S CHR. J. KAMPMANN: 4,000 dwt. Built in 1924 at Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft for D/S Vendila, Copenhagen. S/S CHR. J. KAMPMANN was one of two ships from D/S Vendila which came under Canadian control in April 1940. On November 2nd 1942 while on a voyage from Trinidad to New York the ship was torpedoed by a German U-boat (U-160) shortly after its departure. 19 crew members died in the wreck including 5 Danes.

vist klart for de fleste, at en storkrig var forestående, og så måtte skibspriserne nødvendigvis stige kraftigt.

Skibenes beskæftigelse

Under Svendsen & Christensens ledelse blev Vendilas skibe fortrinsvis beskæftiget i trampfart eller på timecharter. Rederiet fik indpas i trafikken med jordnødder fra Vestafrika til Europa, hvor der oparbejdedes et ry for ekspertise. Der blev skaffet gode og langvarige kontrakter i 1930'erne,

men efter 1945 gled forbindelserne med jordnød-købmændene ud.

Den 2. Verdenskrig 1939 - 1945

Ved krigens udbrud i september 1939 rådede Vendila over en flåde på otte dampskibe på i alt 33.450 tons dw. Rederiet var da Danmarks 12. største (ud af 60 rederier med skibe over 500 tons dw).

Besættelsen 9. april 1940 medførte, at kun to af skibene kom i »hjemmeflåden«. De forliste begge, men kunne hæves og repareres. Af de seks skibe i »udeflåden« kom to under engelsk og to under canadisk kontrol. De forliste alle. De sidste to skibe lå i nordamerikansk havn, hvor de blev lagt op, for så i juli 1941 at blive rekvisitionerede af den amerikanske regering og sat i fart under Panamaflag; en bizar situation, at et land (USA) beslaglægger et andet lands (Danmark) skibe for at sætte dem i fart under et tredje lands (Panama) flag! Det skyldtes, at på det tidspunkt var USA endnu neutral, og skibe under amerikansk flag kunne ikke sættes ind i transporter til de alliierede. De to »amerikanere« overlevede, men blev først tilbageleveret i juli 1946 – og den endelige erstatning for brugen af dem kom først i juli 1958 – 12 år senere, hvorimod erstatning fra England og Canada for brug og tab af de af dem beslaglagte skibe fandt sted allerede i marts og i oktober 1946!

Situationen efter 5. maj 1945

Vendila havde altså mistet halvdelen af sin flåde, men af de tilbageværende fire skibe var de tre de nyeste og de største.

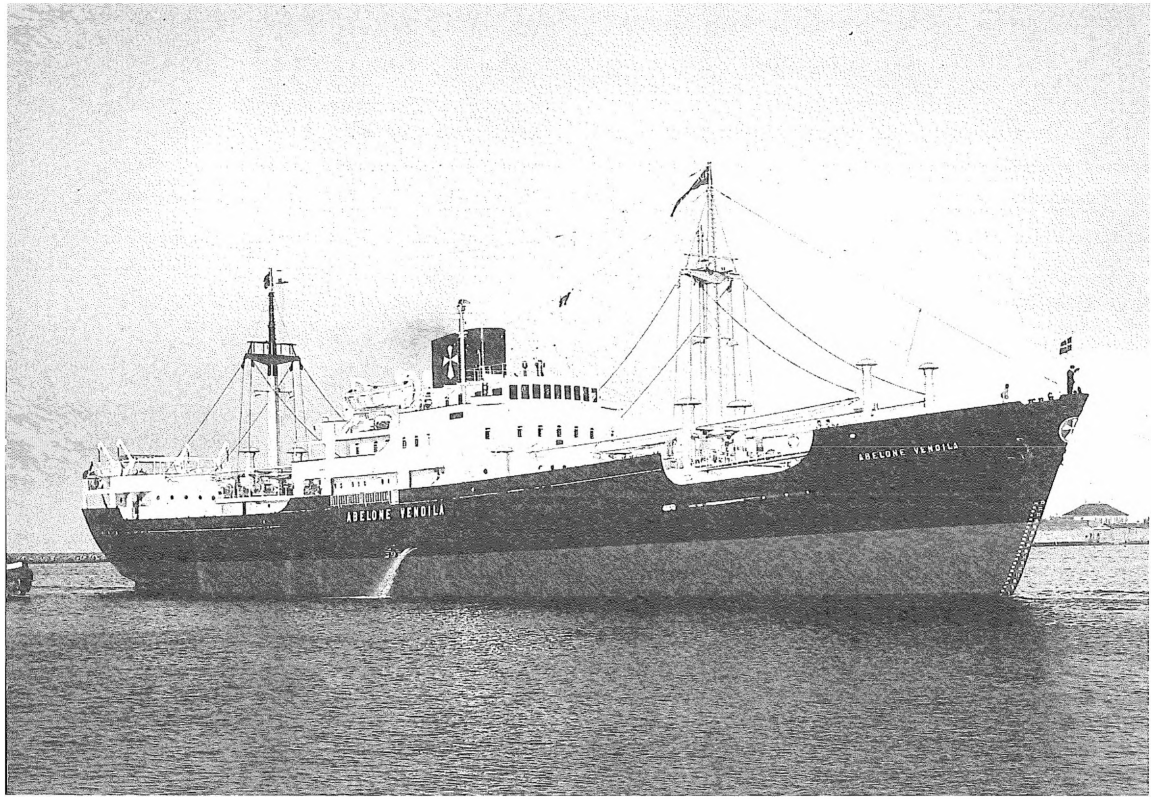
Noget tegn på, som andre rederier, at ville købe erstatningstonnage fra USA, eller at kontrahere nye skibe, var der ikke hos forretningsførelsen hos Svendsen & Christensen. Var gnisten blegnet, eller lysten til at fortsætte i skibsfart gået tabt? Ikke helt, for i 1952 besluttedes det af bestyrelsen (nye medlemmer) at lade de tre store kulfyrede dampskibe (bygget 1930) bygge om til oliefyrede dampere, og rederiets første motorskibe blev kontraheret – et trampskib og et tankskib.

En ny æra 1953/1963

Som en af Danmarks største importører af kul og koks var Aktieselskabet Kampmann & Herskind selv sagt også interesseret i skibsfart, for det var ad søvejen, at importen fandt sted. Kampmann & Herskind havde da også haft en fortid som rederi*).

*) A/S Kampmann & Herskind havde i maj 1905 stiftet Aktieselskabet Dampskibet Cyrus ved køb af en 1.850 tons dw damper, bygget i 1876 hos B & W (Nr. 93) fra A/S Dampskibsselskabet Carl, et af de L. H. Carl'ske rederier. Skibet hed VOLMER, men blev omdøbt til CYRUS. I juni 1911 blev skibet solgt til »Zentralverein Deutscher Reeder«, Hamburg, som under navnet GISELTHOR lod det bygge om til logiskib for strejkebrydere i Hamburg havn. D/S Cyrus blev derefter likvideret.

A/S Kampmann, Møller & Herskind, med hjemsted i Aarhus, havde i februar 1906 stiftet Aktieselskabet Dampskibet SCOT, ved Køb af en 2.120 tons dw engelsk damper, bygget i 1895 i Newcastle-upon-Tyne. Skibets oprindelige navn var BANGARTH. 23. april 1917 blev det sænket ved kanonild fra en tysk ubåd ca. 12 sømil fra St. Abb's Head på rejse fra København til Burntisland i ballast. Besætningen blev reddet af den engelske fiskedamper SCOPIO. Herefter likvideredes D/S Scot.



M/S ABELONE VENDILA: 4.047 tdw. fragtskib bygget 1954 på Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri til D/S Vendila. Skibet, der blev bygget efter at D/S Vendila i 1952 var blevet overtaget af firmaet Kampmann & Herskind, var det første i rederiets flåde, der bar tilnavnet Vendila. I 1962 blev M/S ABELONE VENDILA solgt til Deutsche Seeredere i Rostock, og i årene efter fulgte flere ejerskift, indtil skibet i 1985 blev solgt til ophugning.

M/S ABELONE VENDILA: 4,047 dwt. A cargo ship built in 1954 at the Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri for D/S Vendila. The ship, which was built after D/S Vendila had been taken over by the firm of Kampmann & Herskind in 1952, was the first in the company's fleet to bear the side name »Vendila«. In 1962 the M/S ABELONE VENDILA was sold to Deutsche Seeredere in Rostock, and in the following years the ship changed ownership several times until it was sold to the breaker's yard in 1985.

Nu opstod der en ny interesse for atter at komme tilbage i dansk skibsfart. Civilingeniør Per Kampmann (31. maj 1892 – 7. april 1959) havde i 1951 fratrådt stillingen som direktør for Det Danske Luftfartsselskab (DDL), og han var begyndt at interessere sig for Vendila, hvor hans far, grosserer Chr. J. Kampmann (1. juni 1858 - 5. maj 1937) i mange år havde været formand for bestyrelsen og endog haft et skib opkaldt efter sig. Per Kampmann blev indvalgt i Vendilas bestyrelse i maj 1951, sammen

med fætteren, grosserer Chr. Kampmann (19. marts 1881 – 26. november 1965), og han blev formand allerede året efter. Andre medlemmer af Kampmann-familien havde været eller blev ligeledes medlem af bestyrelsen, senest direktør Niels Kampmann (1914-).

Igennem længere tid havde Kampmann-familien investeret i aktier i Vendila. Så lød et råd fra en ven af familien: »Hvorfor have besværet med at stifte et nyt rederi, hvis der i stedet kunne købes et eksisterende« – og det kunne der ved yderligere opkøb af aktier i Vendila, som handledes på Københavns Fondsbørs, og en majoritetsandel var inden for rækkevidde. Aktionen lykkedes. En venskabelig, og således ikke fjendtlig overtagelse blev resultatet. Men der var jo også tale om gode venner, der kendte hinanden, og som havde tillid til hinanden.

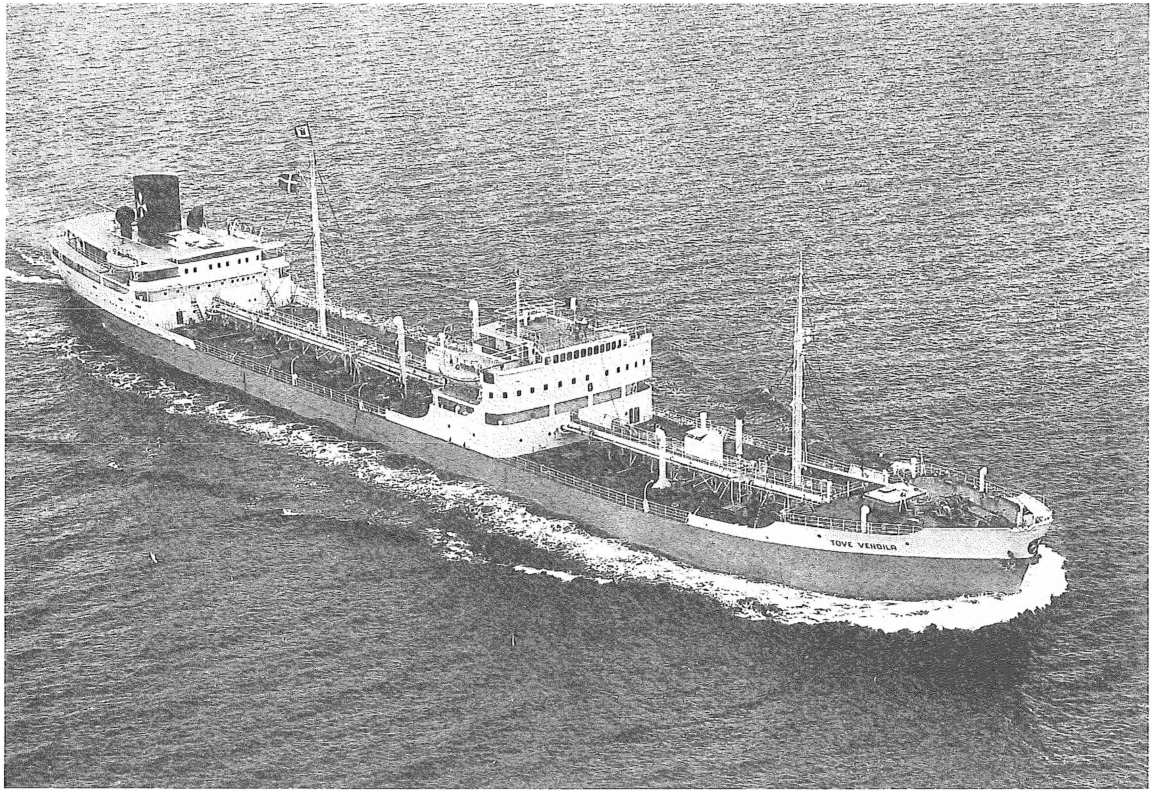
Der blev i december 1952 truffet en aftale om, at Kampmann & Herskind fra 1. januar 1953 overtog ledelsen fra Svendsen & Christensen. Forandringen betød også et farvel til de gamle og ret så triste lokaler i Frederiksgade og et goddag til nye og moderne, lyse lokaler i Dagmarhus på Rådhuspladsen. Fra den gamle ledelse fulgte tre funktionærer og den nu 75-årige skibsreder A. F. Møller med, han havde da været knyttet til Vendila i 55 år!

Nu skulle Vendila aktiveres. Den gamle ledelse havde ganske vist truffet to beslutninger: At de tre søsterskibe, bygget i Helsingør i 1930, skulle ombygges fra at være kulfyrede dampere til oliefyrede, og at der skulle kontraheres et 4.000 tons dw trampmotorskib og et 18.000 tons dw tankskib, rederiets første med motor som drivkraft. Den ny ledelse må have fået »et godt tilbud, man ikke kan afslå«, for kun få måneder efter, at ombygningen fra kul til olie havde fundet sted, blev de tre skibe solgt en bloc til et chilensk rederi.

Vendila's kendte personnavnesystem blev droppet til fordel for et nyt, med tilnavnet VENDILA. Først kom det lille motorskib, som fik navnet ABELONE VENDILA.

Og den ny ledelse så en fremtid i tankfart, for samtidig med kontraheringen af motortankeren blev der indgået et gunstigt langtidscerteparti (5 år). Men de nye redere måtte også snart sande, at tankfart hører til skibsfartens mest volatile. Højt at flyve, dybt af falde. Suez-krisen i 1956 fik alvorlige efterdønninger; fragtraterne faldt drastisk. Der var kontraheret endnu et tankskib. Der blev truffet beslutning om at sælge det første tankskib efter certepartiets udløb, og det andet skib blev solgt få år efter overtagelsen, ligesom det mindre motorskib blev solgt.

I maj 1963 var Vendila så et rederi uden skibe. Kampmann & Herskind var nu også blevet omdannet i 1962 ved udskillelse af Kampmann-familiens »interesser« i selskabet. De havde dannet Familieaktieselskabet C. Kampmann & Co., der overtog ledelsen af Vendila, men der var ikke rigtigt mod på at gældsætte sig i forbindelse med nykontrahering eller ved køb af anden tonnage, til trods for den ret pæne pengekasse, som rederiet lå inde med efter salget af de tre skibe. De gamle herrer var kørt trætte; direktør Niels Kampmann havde sin fuldtidsbeskæftigelse som administrerende direktør for A/S Det Danske Trælast-kompagni, og Per Kampmann's søn var ikke



M/S TOVE VENDILA: 18.100 tdw. Tankskib bygget i 1954 hos Burmeister & Wain, København, til D/S Vendila. Skibet var sammen med ABELONE VENDILA rederiet Vendilas første motorskib. 1959 blev M/S TOVE VENDILA solgt til et rederi i Tyrkiet, og i 1979 på rejse mellem Le Havre og Middelhavet sprang skibet læk og blev forladt af besætningen. Skibet blev senere bjerget, men året efter blev det solgt til ophugning i Izmir.

M/S TOVE VENDILA: 18,100 dwt. A tanker built in 1954 at Burmeister & Wain, Copenhagen for D/S Vendila. This ship and ABELONE VENDILA were the very first motor vessels from the Vendila shipping company. In 1959 the M/S TOVE VENDILA was sold to a shipping company in Turkey, and in 1979 while en route between Le Havre and the Mediterranean the ship sprang a leak and was abandoned by the crew. The ship was later salvaged but the following year it was sold to the breaker's yard in Izmir.

rederiinteresseret; han havde overtaget godset Palstrup. Ledelsen overvejede derfor alvorligt at likvidere Vendila.

1963 - 1972

En tredje – og den måske sidste – æra for Vendila indtraf, da Københavns Fondsbørs 10. september 1963 modtog en meddelelse fra Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dannebrog:

»Familieaktieselskabet C. Kampmann & Co. har truffet aftale om at overdrage aktie-

majoriteten i A/S Dampskibsselskabet Vendila til A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, en af de C.K. Hansen'ske virksomheder.

Overtagelsen finder sted, når en ekstraordinær generalforsamling, som afholdes den 20. ds. har indvalgt repræsentanter for de nye aktionærer i bestyrelsen, samtidig med, at aktiemajoritetens hidtidige repræsentanter nedlægger deres hverv.

I forbindelse med aktieoverdragelsen fratræder A/S C. Kampmann & Co. som direktør for Vendila og afløses af firmaet C.K. Hansen.«

Det var C.K. Hansen-familien, som havde været opmærksomme på, at der lå en mulighed for at overtage et rederi uden skibe. En henvendelse til Vendilas bestyrelse og ledelse om at overtage aktiemajoriteten blev modtaget som et lykkeligt alternativ til en likvidation, så der opnåedes hurtigt enighed om overdragelsen. Det var forholdsvis enkelt at fastsætte værdien af aktierne, for selskabets egenkapital androg på det tidspunkt kr. 15.500.000.

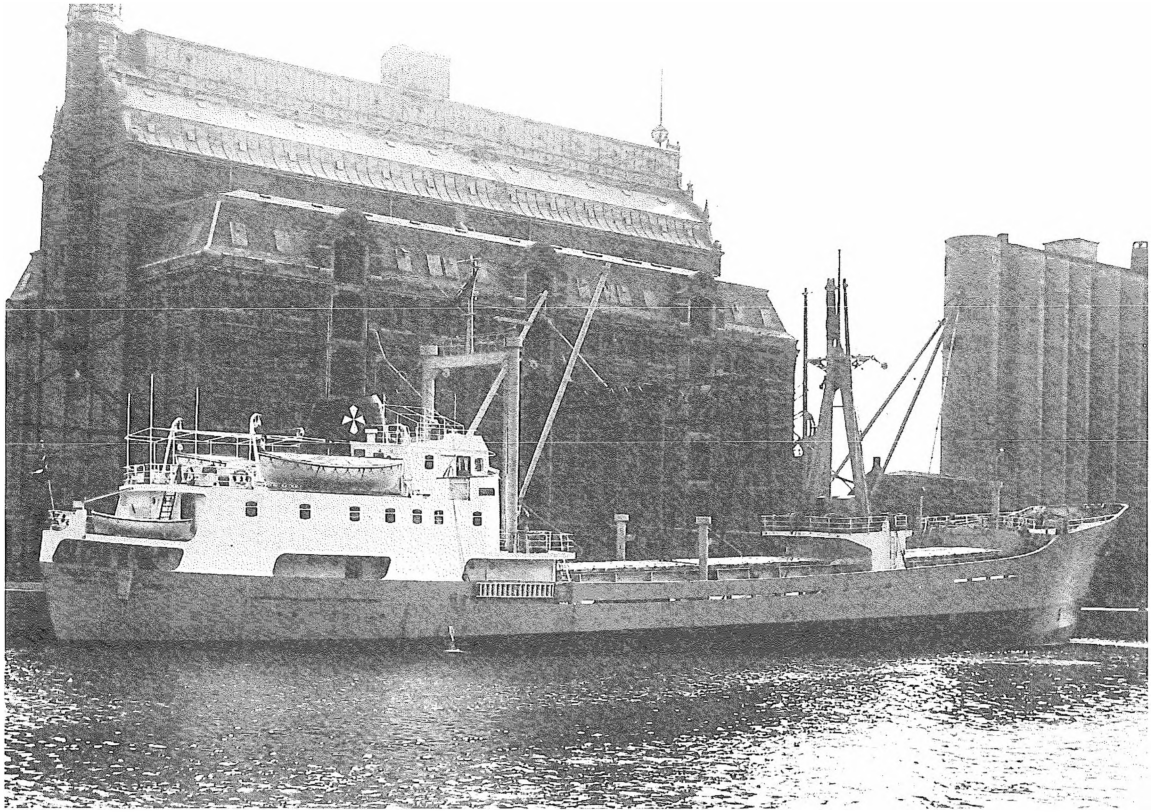
Den ekstraordinære generalforsamling vedtog enstemmigt at lade Dannebrog overtage Vendila. Den gamle bestyrelse, med den 49-årige direktør Niels Kampmann som formand, trådte tilbage med undtagelse af havariekspert, kaptajn J. Fabricius, som fulgte med over i den ny bestyrelse, der ellers kom til at bestå af medlemmer af C.K. Hansen-familien. Direktør Niels Kampmann udtrykte det således:

»Vi, der hidtil har siddet i bestyrelsen som repræsentanter for aktiemajoriteten, træder nu ganske naturligt tilbage. Vi overlader med tryghed vore pladser i selskabets ledelse til den ny hovedaktionærs repræsentanter i tillid til, at de med deres bedst tænkelige kvalifikationer og forbindelser inden for shipping-verdenen vil kunne føre »Vendila« videre gennem de nuværende vanskelige tider, hvor så mange andre har måttet give op, til en lys og lønnende fremtid for samtlige selskabets aktionærer. Ved de kommende generalforsamlinger vil vi være at finde på minoritets-aktionærernes stolerækker. Vi glæder os til fra disse beskedne pladser at følge det gamle selskab, og vi ønsker den fremtidige bestyrelse held og lykke med deres arbejde.«

Dannebrogs ledelse gav udtryk for, at overtagelsen af aktiemajoriteten skulle ses på baggrund af et ønske om at videreføre det gamle rederi. Det havde haft et godt ry mange steder, også i udlandet, og Dannebrogs ledelse var af den opfattelse, at der skulle være gode muligheder for atter at gøre Vendila til en levende dansk rederivirksomhed.

Administrationen – og efter salget af skibene var det nu hovedsageligt arkivmateriale – blev så flyttet fra Dagmarhus til C.K. Hansens bygning i Amaliegade 35.

Der blev hurtigt taget initiativ til at få Vendila til at blive et aktivt rederi igen. Allerede i November 1963 solgtes 2 skibe fra Dannebrog-flåden til Vendila, og en nybygningskontrakt, kontraheret i Dannebrog-regi blev ligeledes overført til Vendila, som en forløber for andre overdragelser senere. Dannebrogs kendte navnesystem, «–BORG«, blev nu benyttet af Vendila, som dog bevarede sit eget rederiflag og skor-



M/S SKANDERBORG: 2.550 tdw. Bygget 1964 hos A.M. Liaaen Skibsverft & Mek. Verksted, Ålesund, til D/S Dannebrog, København. Inden færdiggørelsen blev skibet sammen med to færdigbyggede skibe overdraget til D/S Vendila. Efter fusionen mellem Dannebrog og Vendila i 1972 blev M/S SKANDERBORG i 1973 tilbageført til D/S Dannebrog, hvorfra det samme år blev solgt til Repulse Bay Comp., Monrovia.

M/S SKANDERBORG: 2,550 dwt. Built in 1964 at the A.M. Liaaen Skibsverft & Mekanisk Verksted, Ålesund for D/S Dannebrog, Copenhagen. Before the ship was completed it was transferred to D/S Vendila together with two completed ships. After the fusion of the Dannebrog and Vendila shipping companies the M/S SKANDERBORG was in 1973 returned to D/S Dannebrog, from where it was sold the same year to the Repulse Bay Company, Monrovia.

stensmærke, men som fra 1969 også fik Dannebrogs rederiflag og skorstensmærke registreret som et alternativ – et alternativ, som derefter blev benyttet.

I maj 1967 ændrede firmaet C.K. Hansen sin struktur. Mægler- og agenturforretningen C.K. Hansen og dampskibsselskabet Dannebrog blev adskilt, idet C.K. Hansen fratrådte som korresponderende reder for Dannebrog (og også Vendila). I Dannebrog's ledelse forblev kun skibsreder Chr. Kjellerup Hansen (21. december 1930-), og

ind trådte skibsreder Ebbe Baron Wedell-Wedellsborg (19. februar 1932-), som havde stiftet Weco-Shipping I/S i 1965, og som nu overtog en aktiepost i Dannebrog.

Administrationen flyttedes derfor fra Amaliegade 35 til Weco's adresse i Frederiksgade 17 (Dansk-Fransk's ejendom), men allerede i 1969 flyttedes til ejendommen »Søholm« på Rungsted Strandvej 113, hvor Wedell-Wedellsborg-selskaberne siden har haft til huse i den smukke gule ejendom, med udsigt til Øresund.

På generalforsamlingen i maj 1972 besluttedes det at fusionere Vendila med Dannebrog og med Dannebrog som det fortsættende selskab, og med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 1972.

Dermed var tæppet gået ned for endnu et dansk rederi, kun et halvt år før, der havde kunnet fejres 75-års jubilæum.

Som en ny Fugl Phønix er Vendila dog genopstået. Vendila blev nemlig aldrig likvideret, for Dannebrog beholdt navnet som et binavn, således at det kunne, og kan, bruges igen. Rent faktisk har det været brugt ved en enkelt lejlighed, i oktober 1988, hvor Wedell-Wedellsborg-gruppen måtte overtage to ro-ro skibe fra (kaffe- & chokolade-) grosserer Ole Frellsen. De blev da overtaget af Partrederiet Vendila A/S, ved Holding-aktieselskabet Dannebrog. Skattemæssige årsager bevirkede, at Ole Frellsen måtte fortsætte som mindretalsaktionær, indtil hans rederi kunne overtages 100% året efter.

Den 31. december 1988 ændredes ejerforholdet til Vendila Rederi-aktieselskab, som 17. juli 1991 fusioneredes med Dannebrog som det fortsættende selskab.

Kommer tæppet måske så til at gå op endnu engang for det gamle rederi Vendila? Hvem véd!

Kildemateriale:

Frederik Frederichsen: Register over danske damp- og motorskibe 1969 - (Handels- og Søfartsmuseet's arkiv)

Kurt Koch: Danske Dampskibsselskabers Historie, side 157-160

F.Holm-Petersen & A. Rosendahl: Fra sejl til diesel – Bind 3, side 127-128

H.C. Røder: Dansk Skibsfarts Renæssance – Bind 2, side 41 & 149-150

Bering-Liisberg: Danmarks Søfart & Handel fra 1865 - Bind 2, side 187-188 (Johannes Hoeck)

Bo Bramsen: Hundrede år under Dannebrog 1883-1983

Søren Thorsøe: The Dannebrog Fleet 1883-1993

Det Kgl. Bibliotek: Green's danske Fonds & Aktier 1902 og 1908

Rigsarkivet: Skibsregistret - Bind 14, side 26 (S/S N.G. PETERSEN)

Dansk Søfarts Tidende:
Nr. 11 af 16. marts 1899
Nr. 12 af 23. marts 1899
Nr. 13 af 26. marts 1914
Nr. 18 af 30. april 1914
Nr. 15 af 16. april 1948
Nr. 15 af 17. april 1953

Berlingske Tidende af 11. og 21. september samt 22. november 1963
Danmarks Skibsliste,
Danmarks Rederiforenings årbøger m.v.

Korrespondance med:

Skibsreder Chr. Kjellerup Hansen, Lugano
Direktør Niels Kampmann
Skibsreder Ebbe Baron Wedell-Wedellsborg
Direktør Aage Wonsild

D/S VENDILA Ltd.

Summary
When they founded D/S Vendila in December 1897 Jens T. Svendsen, a ship's master and Hans Christensen, a charterer already knew each other because they had been employed in the same firm, the shipping company Alfr. Christensen & Co. A few months previously they had founded the firm of Svendsen & Christensen, and shortly after that another shipping company D/S Cimbria. Vendila ordered one new ship and Cimbria three from Scottish shipyards. A third shipping company called D/S Fiona was founded in 1902 without new ships, but after purchasing three older ships.

Svendsen resigned as executive in 1902, and after this Hans Christensen continued as sole head of Svendsen & Christensen, which preferred to call itself »Managing Owners« of the three companies. He was assisted by his brother E. Christensen and his brother-in-law A.F. Møller, who, after Hans Christensen's death in 1943, continued to run the strongly family-based firm until 1953.

In March 1914 the Cimbria shipping company was put into liquidation after Vendila had purchased the company's ships. Thus at the outbreak of World War I Vendila was Denmark's eighth largest shipping company – larger than J. Lauritzen and A.P. Møller. During the war five ships were lost as a result of war, one stranded and one was sold.

In 1922 a building programme for new ships was commenced with two series of sister ships with three ships in each, and in 1929 orders were placed for a third group of three ships, each of them measuring 4,965 dwt. They were also steamships, though it would probably have been wiser to rely on motor vessels.

Four months before the outbreak of World War II one of the older steamships was sold. It would probably have been wiser to keep it. Vendila now had eight ships totalling 33,450 dwt. Only two of the ships entered the »home fleet«; four were taken over by England and Canada and were all wrecked; two came under American administration in June 1941 and were returned in July 1946.

In 1952 Vendila was taken over by the coal firm of Kampmann & Herskind who decided to rebuild the three steamers from 1929 as oil-driven steamers and to order two new ships. The steamers were sold very soon after being rebuilt, and the two new ships were also sold after a few years, so that by 1963 Vendila was a shipping company without any ships.

Then the shipping company D/S Dannebrog (C. K. Hansen) took over the majority of the shares and breathed new life into the company by transferring two »-BORG« ships to Vendila as well as an order for one new ship. However, in 1972 Vendila merged with Dannebrog, keeping the name Vendila as a side name. The name was used for a short period from 1988 after which a new merger with Dannebrog took place in 1991.

Thus it is 100 years since the curtain was raised for Vendila and 95 years since it fell. Will the curtain perhaps be raised again ?

A/S Dampskibsselskabet VENDILA's Flåde

Skib	Tons dw	Bygget	Værft	Skibets historie	
s.s. "N. G. PETERSEN"	2.100	1898	Carmichael, MacLean & Co., Greenock Nr. 18	11.10.1898 13.03.1918	leveret som nybygning; byggepris kr. 337.417 påsejlet af norsk s.s. "SIRI" på Falmouth Red, på rejse fra Spanien til Bristol-kanalen med erts; assurancesum kr. 1.500.000
s.s. "N. F. HØFFDING"	2.350	1903	Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri Nr. 96	13.05.1903 10.08.1928	leveret som nybygning; byggepris kr. 403.724 solgt til Rederi-A/B Signe (Aug. Anderson), Helsingborg og omdøbt "EDITH"
s.s. "CHR. CHRISTENSEN"	2.350	1903	Flensburger Schiffbau Ges. Nr. 224	18.06.1903 16.02.1915	leveret som nybygning; byggepris kr. 401.833 strandet ved Longstone (Skotland) på rejse Aarhus/New York via Tyne for bunkers og totalforlist; assurancesum kr. 275.000
s.s. "I.D.S. ADOLPH"	2.400	1904	Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri Nr. 103	08.11.1904 21.05.1928	leveret som nybygning; byggepris kr. 415.423 solgt til Rederi-A/B Carlos (Bror Carlström), Helsingborg for sv.kr. 222.000 og omdøbt "LOKE"
s.s. "ALFRED HAGE"	2.400	1905	Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri Nr. 104	23.02.1905 20.11.1929	leveret som nybygning; byggepris kr. 416.124 solgt til A/B Wallonia, (Morgan Wedlin), Helsingborg for kr. 260.000 og omdøbt "MIRA"
s.s. "T. M. WERNER"	2.400	1905	Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri Nr. 105	21.06.1905 14.11.1929	leveret som nybygning; byggepris kr. 417.931 solgt til Henning Edling, Helsingborg, for kr. 260.000 og omdøbt "SUNDSBORG"
s.s. "E. M. DALGAS"	2.450	1898	Grangemouth Dockyard Co. Nr. 193	20.05.1898 21.03.1914 08.06.1928	leveret som nybygning til D/S Cimbria; byggepris kr. 373.080 overtaget af D/S Vendila solgt til Rederi-A/B Brantevik, Brantevik for kr. 200.000 og omdøbt "BRAVO"
s.s. "LARS KRUSE"	2.450	1898	Carmichael, MacLean & Co., Greenock Nr. 17	30.07.1898 21.03.1914 04.02.1917	leveret som nybygning til D/S Cimbria; byggepris kr. 374.392 overtaget af D/S Vendila krigsforlist (torpedo eller mine) i Den engelske Kanal på rejse Buenos Aires/Rotterdam med majs; assurancesum kr. 958.000
s.s. "ST. ST. BLICHER"	1.700	1898	Grangemouth Dockyard Co. Nr. 194	22.07.1898 21.03.1914 12.10.1917	leveret som nybygning til D/S Cimbria; byggepris kr. 290.722 overtaget af D/S Vendila påsejlet på Humber-floden af engelsk torpedobåd "CHIEFTAIN" og totalforlist; assurancesum kr. 1.822.000
s.s. "H. PONTOPPIDAN" ex "OLYMPIC"	3.000	1903	Irvine's Shipbuilding Co., West Hartlepool Nr. 131	.08.1903 26.11.1912 21.03.1914 02.12.1932	leveret som nybygning til N. H. Cockerline & Co., Hull, som "OLYMPIC" købt af D/S Cimbria for kr. 460.000 og omdøbt "H. PONTOPPIDAN" overtaget af D/S Vendila solgt til Rederi-A/B Britannia, Helsingfors, for kr. 94.000 og omdøbt "SCANDINAVIC"
s.s. "SVEND PII"	3.230	1923	Aalborg Skibsværft Nr. 20	08.09.1923 08.10.1943 04.10.1951	leveret som nybygning; byggepris kr. 849.097 sænket i Bremen under luftangreb under losning af jernmalm fra Oxelösund; hævet og repareret solgt til Rederi-A/B Dynäs, Härnösand, for kr. 270.400 og omdøbt "SVANÖ"
s.s. "LARS KRUSE"	3.230	1923	Aalborg Skibsværft Nr. 21	24.11.1923 09.04.1940 23.05.1940 02.12.1943	leveret som nybygning; byggepris kr. 850.580 i Methil for at laste kul til Danmark beslaglagt af England; bestyrer Lambert Bros. Ltd., London sænket fra luften af tyske fly i Bari
s.s. "ERIK BOYE"	4.130	1924	Nakskov Skibsværft Nr. 21	22.03.1924 09.04.1940 15.04.1940 15.06.1940	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.027.156 på rejse Danmark/U.S.A. i ballast; opbragt og ført til Halifax ank. Halifax; beslaglagt af Canada; bestyrer Canadian National Steamships (Montreal & London) torpederet af tysk U-38 på rejse Halifax/Milford Haven med korn
s.s. "P. MADSEN"	3.230	1924	Aalborg Skibsværft Nr. 24	30.03.1924 15.05.1939	leveret som nybygning; byggepris kr. 851.199 solgt til Käsmu Laeva Omanikud (O. Tiedemann), Tallinn, for £ 25.000 og omdøbt "SIGNE"
s.s. "P. N. DAMM"	4.250	1924	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft Nr. 156	26.04.1924 30.03.1929	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.018.860 kollideret i Biscaya-bugten med fransk "ELIMA" på rejse Sousse/Aberdeen med jordnødder og espartogræs; totalforlist
s.s. "CHR. J. KAMPMANN"	4.250	1924	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft Nr. 157	26.06.1924 09.04.1940 19.04.1940 02.11.1942	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.017.924 ud for Halifax; opbragt og ført i havn beslaglagt af Canada; bestyrer Canadian National Steamships (Montreal & London) torpederet af tysk U-160 i Det karaibiske Hav på rejse Trinidad/New York med sukker
s.s. "EDV. NISSEN" ex "THORSDAHL"	3.600	1921	P. Ph. Stuhr's Maskin- & Skibsbyggeri, Aalborg Nr. 19	20.07.1921 16.04.1928 09.04.1940 29.04.1940 03.06.1940	leveret som nybygning til A/S Thorsdal, Larvik som "THORSDAHL" købt for kr. 571.923 og omdøbt "EDV. NISSEN" i Nordsøen; opbragt og ført til Firth of Forth beslaglagt af England; bestyrer Witherington & Everett, Newcastle sænket i Dunkerque som havnespærring; assurancesum kr. 960.000
s.s. "P. N. DAMM"	4.965	1930	Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri Nr. 193	18.01.1930 09.04.1940 12.07.1941 1944 .09.1945 10.07.1946 02.02.1954	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.202.586 i Philadelphia, Pa., hvor oplagt rekvisitioneret af U.S.A.; bestyrer Isbrandtsen Steamship Co., New York; omdøbt "SPOKANE" (Panama-flag) befragtet til The Foundation for the Organization of Red Cross Transports (Swiss Shipping Co.); omdøbt "CARITAS II" tilbageleveret til amerikansk administration og genidøbt "SPOKANE", bestyret af Danish Ship Operating Corp., New York tilbageleveret og tilbagedøbt "P. N. DAMM" solgt til Cia. Nav. Haverbeck & Skalwert S.A., Valdivia (Chile) for £ 125.000 og omdøbt "CARLOS HAVERBECK"

A/S Dampskibsselskabet VENDILA's Flåde

Skib	Tons dw	Bygget	Værft	Skibets historie	
s.s. "OTTO PETERSEN"	4.965	1930	Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri Nr. 194	25.03.1930 12.01.1945 10.04.1954	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.214.635 minesprængt på Drammen Fjord på rejse Drammen/Horten; hævet og repareret solgt til Cia. Nav. Haverbeck & Skalweit S.A., Valdivia (Chile) for £ 125.000 og omdøbt "TORNAGALEONES"
s.s. "E. M. DALGAS"	4.965	1930	Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri Nr. 195	21.08.1930 09.04.1940 12.07.1941 1944 10.07.1945 14.01.1954	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.219.989 i Norfolk, Va., hvor oplagt rekvisitioneret af U.S.A., bestyrer Isbrandtsen Steamship Co., New York; omdøbt "WAR ADMIRAL" (Panama-flag) bestyrer Danish Ship Operating Corp., New York tilbageleveret og tilbagedøbt "E. M. DALGAS" solgt til Cia. Nav. Haverbeck & Skalweit S.A., Valdivia (Chile) £ 125.000 og omdøbt "RODOLFO SKALWEIT"
m.s. "ABELONE VENDILA"	4.047	1954	Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri Nr. 317	15.06.1954 18.06.1962	leveret som nybygning; byggepris kr. 8.389.000 solgt til Deutsche Seereederei, Rostock, og omdøbt "SPERBER"
m.t. "TOVE VENDILA"	18.100	1954	Burmeister & Wain Nr. 721	18.08.1954 24.09.1959	leveret som nybygning; byggepris kr. 23.335.700 solgt til Denizcilik Sirketi, Istanbul, for kr. 10.887.409 og omdøbt "TURGUT REIS"
m.t. "HANNE VENDILA"	20.000	1959	Burmeister & Wain Nr. 758	07.02.1959 01.08.1963	leveret som nybygning; byggepris kr. 27.978.400 solgt til Hvalfanger-A/S Pelagos (Sven Foyn Bruun), Tønsberg, for kr. 20.000.000 og omdøbt "PELAGOS"
m.t. "CHRISTIANSBORG"	16.150	1951	Lindholmens Varv, Göteborg Nr. 1016	03.10.1951 21.10.1963 10.11.1966	leveret som nybygning til D/S Dannebrog; byggepris kr. 16.500.000 solgt til D/S Vendila solgt til Soloro Co. Ltd. (A. I. Romano), Monrovia, for kr. 2.999.473 og omdøbt "OROUTSA"
m.s. "SPIGERBORG"	3.530	1950	Wm. Gray & Co. Ltd., West Hartlepool Nr. 1234	28.01.1950 06.11.1963 04.02.1965 26.04.1967 20.06.1967 .08.1967	leveret som nybygning til D/S Dannebrog solgt til D/S Vendila solgt til Laiva O/Y Selbi (Antti Lempiäinen), Helsingfors, for £ 130.000 og omdøbt "RAUNI" arresteret i Helsingborg på foranledning af D/S Vendila genkøbt af D/S Vendila ved tvangssalg i Helsingborg for £ 15.000, men ikke tilbageført dansk register solgt til Conzaro Cia. Nav. S.A. (G. Kindinis, Piræus) og omdøbt "ARION"
m.s. "SKANDERBORG"	2.550	1964	A. M. Liaaen Skipsverft & mek. Verksted, Aalesund Nr. 104	29.04.1964 .07.1972 *(03.05.1973*	leveret som nybygning; byggepris kr. 6.039.664; oprindeligt kontraheret af D/S Dannebrog, men kontrakten overført til D/S Vendila overtaget af D/S Dannebrog ved fusion *solgt til Repulse Bay Company Inc. (Wallem Shipmanagement Co.), Hong Kong, for kr. 4.000.000 og omdøbt "REPULSE BAY")*
m.s. "FLYNDERBORG"	2.150	1965	E. J. Smit & Zoon's Scheepswerven, Westerbroek Nr. 777	23.09.1965 17.06.1970	leveret som nybygning; byggepris kr. 5.588.185 solgt til Breeships N.V., Willemstad (Curaçao) - P. A. van Es & Co., Rotterdam, og omdøbt "BREEVOORT"
m.t. "AMALIENBORG" (Product Carrier)	1.299	1969	Seutelvens Verksted, Fredrikstad Nr. 95	07.01.1969 .07.1972 *(13.12.1974*	leveret som nybygning; byggepris kr. 5.912.099 oprindeligt kontraheret til D/S Dannebrog, men kontrakten overført til D/S Vendila overtaget af D/S Dannebrog ved fusion *solgt til A/S Haustram (Anders Utkilens Rederi), Bergen, for kr. 7.708.000 og omdøbt "HAVSTRAUM")*
m.s. "FREDERIKSBORG"	2.150	1965	Scheepwerven Gebr. van Diepen, Waterhuizen Nr. 980	12.08.1965 17.01.1969 25.08.1970	leveret som nybygning til skibsreder Preben Harhoff (administreret af Otto Danielsen) solgt til D/S Vendila for kr. 3.803.830 solgt til Breeships N.V., Willemstad (Curaçao) - P. A. van Es & Co., Rotterdam, for kr. 4.563.302 og omdøbt "BREEVLIET"
m.t. "AGGERSBORG" (Product Carrier)	1.300	1969	Seutelvens Verksted, Fredrikstad Nr. 96	06.10.1969 .07.1972 *(01.08.1974*	leveret som nybygning; byggepris kr. 6.388.373 oprindeligt kontraheret til D/S Dannebrog, men kontrakten overført til D/S Vendila overtaget af D/S Dannebrog ved fusion *solgt til Archipelago Shipping Co. Ltd. (J. H. Harrison), Georgetown (Cayman Islands), for kr. 6.940.000 og omdøbt "ISLAND KING")*
m.t. "CHARLOTTENBORG" (Bitumen Tanker)	927	1970	Frederikshavn Værft & Tørdok Nr. 297	02.06.1970 .07.1972 *(02.05.1974*	leveret som nybygning; byggepris kr. 6.250.000 oprindeligt kontraheret til D/S Dannebrog, men kontrakten overført til D/S Vendila overtaget af D/S Dannebrog ved fusion *solgt til Empresa Maritima Portuaria de Importación, Havana, for kr. 7.164.000 og omdøbt "JUAN DE DIOS FRAGA MORENO")*
m.t. "CHRISTIANSBORG" (Bitumen Tanker)	927	1971	Frederikshavn Værft & Tørdok Nr. 314	18.08.1971 26.04.1972 *(26.03.1975*	leveret som nybygning; byggepris kr. 6.900.000 oprindeligt kontraheret til D/S Dannebrog, men kontrakten overført til D/S Vendila overtaget af D/S Dannebrog ved fusion *solgt til Empresa Maritima Portuaria de Importación, Havana, for kr. 8.000.000 og omdøbt "ELPIDIO BEROVIDES")*
m.s. "NÆSBORG" (ro-ro) ex **"KAPRIFOL"**	8.946	1977	AB Lödöse Varv Nr. 169	15.11.1977 14.01.1979 01.05.1982 30.08.1985 01.10.1985 03.10.1988 31.12.1989 17.07.1991	leveret som nybygning til Lilla Eder Virkes AB (O. T. Rederiema), Skärhamn som "KAPRIFOL"; byggepris sv.kr. 80 mill. solgt til Brödrerna Johansson & Co. KB, Skärhamn administration overtaget af O. T. Shipping AB, Skärhamn solgt til Kaprifol S.A., Panama (O. Frellsen, med Knud I. Larsen som bestyrer) administrationen til Weco-Shipping I/S solgt til Partrederi Vendila A/S (Holding-A/S Dannebrog) for kr. 40 mill. solgt til Vendila Rederi-A/S (01.03.1990 - 29.04.1991 på timecharter til D.F.D.S. under navnet "DANA CORONA") overdraget til D/S Dannebrog ved fusion
m.s. "NORDBORG" (ro-ro) ex **"LINNÉ"** ex **"BELINDA"**	9.018	1979	AB Lödöse Varv Nr. 180	01.02.1979 04.09.1985 1987 03.10.1988 06.10.1988 31.12.1989 17.07.1991	leveret som nybygning til A/B Skärhamn Oljetransport som "LINNÉ" solgt ved auktion til Belinda Shipping S.A., Panama (O. Frellsen, med Knud I. Larsen som bestyrer) og omdøbt "BELINDA" solgt til Kaprifol Shipping S.A., Panama (O. Frellsen, med Weco-Shipping I/S som bestyrer) solgt til Partrederi Vendila A/S (Holding-A/S Dannebrog) for kr. 55 mill. omdøbt "NORDBORG" solgt til Vendila Rederi-A/S overdraget til D/S Dannebrog ved fusion

A/S Dampskibsselskabet CIMBRIA's Flåde

Skib	Tons dw	Bygget	Værft	Skibets historie
s.s. "E. M. DALGAS"	2.450	1898	Grangemouth Dockyard Co. Nr. 193	20.05.1898 leveret som nybygning; byggepris kr. 373.080 21.03.1914 overtaget af D/S Vendila
s.s. "LARS KRUSE"	2.450	1898	Carmichael, MacLean & Co., Greenock Nr. 17	22.07.1898 leveret som nybygning; byggepris kr. 374.392 21.03.1914 overtaget af D/S Vendila
s.s. "ST. ST. BLICHER"	1.700	1898	Grangemouth Dockyard Co. Nr. 194	30.07.1898 leveret som nybygning; byggepris kr. 290.722 21.03.1914 overtaget af D/S Vendila
s.s. "H. PONTOPPIDAN"	2.800	1903	Jan Smit & Co., Ablasserdam Nr. 425	11.07.1903 leveret som nybygning; byggepris kr. 465.402 09.09.1912 strandet ved Grundkallen Fyr på rejse Brahestad/Rouen med trælast og totalforlist; assurancesum kr. 315.000
s.s. "H. PONTOPPIDAN" ex "OLYMPIC"	3.000	1903	Irvine's Shipbuilding Co., West Hartlepool Nr. 131	.08.1903 leveret som nybygning til N. H. Cockerline & Co. Hull, som "OLYMPIC" 26.11.1912 købt for kr. 460.000 og omdøbt "H. PONTOPPIDAN" 21.03.1914 overtaget af D/S Vendila

A/S Dampskibsselskabet FIONA's Flåde

Skib	Tons dw	Bygget	Værft	Skibets historie
s.s. "G. KOCH" ex "EXCELSIOR"	2.500	1888	Thomas Turnbull & Son, Whitby Nr. 104	.08.1888 leveret som nybygning til H. H. Baxter & Co., Whitby, som "EXCELSIOR" 09.06.1902 købt for kr. 256.429 og omdøbt "G. KOCH" 12.01.1913 strandet ved Girdleness (Skotland) på rejse Kristiania (Oslo)/Firth of Forth
s.s. "H. C. ANDERSEN" ex "DUNMORE" ex "PROPEL"	1.900	1888	S. MacKnight & Co., Ayr Nr. 14	.11.1888 leveret som nybygning til Dunedin Steamship Co., Leith, som "DUNMORE" 23.07.1902 købt for kr. 227.038 fra Tyne Pontoon & Drydock Co., hvor skibet var til reparation, med værftets overtagelse af skibet 19.04.1916 solgt til Broms & Dam, Stockholm, for kr. 780.000 og omdøbt "G. E. BROMS"
s.s. "HANS TAVSEN" ex "IONA"	2.450	1889	R. Thompson & Sons, Sunderland Nr. 157	.10.1889 leveret som nybygning til Iona Steamship Co., Sunderland, som "IONA" 19.09.1902 købt for kr. 249.056 og omdøbt "HANS TAVSEN" 14.12.1918 solgt til D/S Jutlandia (A/S Jens Toft, ved T. C. Christensen) for kr. 1.852.272; navnet bibeholdt
s.s. "PETER WILLEMOES" ex "LUNDBY"	2.600	1888	Richardson, Duck & Co., Stockton-on-Tees Nr. 354	.06.1888 leveret som nybygning til Farrar, Grover & Co., London, som "LUNDBY" 23.10.1902 købt for kr. 248.669 og omdøbt "PETER WILLEMOES" 12.12.1917 sænket i Nordsøen på rejse København/Sunderland i ballast, efter beskydning af tysk krigsskib; assurancesum kr. 1.500.000

A/S Dampskibsselskabet AJAX's Flåde

Skib	Tons dw	Bygget	Værft	Skibets historie
s.s. "AJAX" ex "ANTIQUARY"	1.400	1889	Wm. Dobson & Co., Newcastle-on-Tyne Nr. 32	.12.1889 leveret som nybygning til Geo. Gibson & Co., Leith, som "ANTIQUARY" 16.04.1901 købt for kr. 206.080 og omdøbt "AJAX" 25.12.1917 krigsforlist i Biscaya-bugten på rejse Bilbao/Cardiff med jernmalm; assurancesum kr. 701.403

Axel Mortensen

ALBERT, en færøsk fiskekutter med en britisk fortid

Om fiskeskibet, slup ALBERT af Trangisvaags dramatiske historie har været skrevet adskilligt på færøsk – også af forfatteren – og historien om besætningens afværgelse af tyske luftangreb i 1943 er på øerne blevet en nyere tids heltesaga. Her skildres historien på dansk af Axel Mortensen, OBE, britisk konsul i Tórshavn 1959-1986 og direktør for fiskeeksportfirmaet PF. Marr & Co.

Natten mellem 25-26. maj 1968 havarerede den færøske kutter ALBERT i hårdt vejr 120 sømil ud for Kap Desolation i Sydgrønland, hvor det mistede sin skrue i drivisen og sprang læk. En dansk Catalina-flyvebåd og flere amerikanske militærfly hørte skibets nødsignaler og overfløj derefter området. En norsk linebåd kom imidlertid først til undsætning. Det lykkedes dens mandskab med besvær at få en redningsline overført til havaristen og at få hele dens besætning på 17 mand reddet fra borde. Et forsøg på også at redde kutteren mislykkedes, så ALBERT drev ind i pakisen og blev skruet ned.

Dette dramatiske forlis blev afslutningen på 78 begivenhedsrige år for et skib, der oprindelig blev bygget i 1890 som hospitalsskib for den engelske fiskerflåde i Nordsøen, men som senere kom til at indlede et omfattende missionsarbejde i det nordlige Canada, og endnu senere blev brugt som forsyningeskib for hvalfangere, guldgravere og pelsjægere i det samme område, indtil det endte som færøsk fiskekutter.

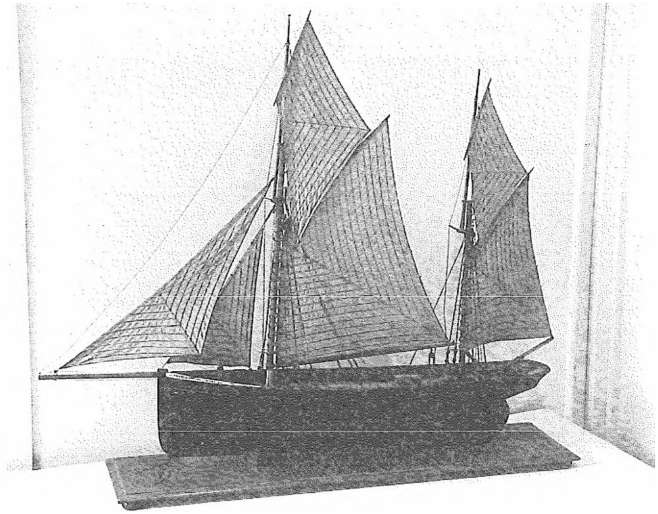
Formålet med denne artikel har været at samle nogle af de mange oplysninger, som findes om denne kutter, ALBERT af Trangisvaag og fortælle om nogle af skibets dramatiske oplevelser under dets 78 års sejlads på Nordsøen og Atlanten.

I. Den britiske sømandsmission og dens rødder

I slutningen af forrige århundrede voksede den engelske fiskerflåde støt på grund af forbedrede fiskerimetoder og den stigende efterspørgsel fra befolkningen i de store midtengelske og skotske industriområder. I 1880-erne var der således omkring 17.000 mennesker beskæftiget ved fiskeriet i Nordsøen. Dette fiskeri foregik med tomastede fartøjer, som fortrinsvis anvendte bomtrawl. Deres fangst blev løbende lastet over på små dampskibe, hvor den blev iset og lagt i kasser. Fangsterne blev så sejlet til havnene langs den engelske østkyst, hvor de blev solgt på åbne markeder eller på auktion.

Fiskefartøjerne ejedes af store selskaber og bådene opholdt sig i reglen på Nordsøen i flere uger ad gangen. I denne perio-

Model af den ketchriggede Yarmouth smack ALBERT bygget som hospitalsskib til the Royal National Mission to Deep Sea Fishermen i 1889. Foto af forf. på The Scottish Fisheries Museum, St.Ayles, Fife.
Model of the ketch-rigged Yarmouth smack ALBERT built as a hospital ship for the Royal National Mission to Deep Sea Fishermen in 1889. Photographed by the author at the Scottish Fisheries Museum, St. Ayles, Fife.



de fik mandskabet de fleste forsyninger fra skibe fra hollandske havne, som ikke blot solgte tøj og fiskeredskaber, men også billig brændevin og tobak, samt underlødig og utugtig litteratur. De engelske sømænd var på dette tidspunkt ikke organiseret i fagforeninger, der kunne hjælpe dem.

Mange fiskere kom ud for arbejdsulykker, der ikke sjældent endte med død eller alvorlig tilskadekomst.

En augustdag i 1888 sejlede en transportdamper fra det store fiskefirma *The Short Blue Company* ud fra Great Yarmouth til Doggerbanken for at laste fisk. Med på båden befandt sig sekretæren i *The Thames Church Mission Society*, Ebenezer Mather. Han var blevet udsendt af selskabet for at danne sig et indtryk af nordsøfiskernes problemer. Hans selskab havde gradvist fået en klar fornemmelse af, at der lurede farer overalt under deres arbejde. Mr. Mather havde slet ikke fantasi til at forestille sig, hvor elendige de vilkår var, som fiskerne arbejdede under, og han blev meget rystet over alt, hvad han blev vidne til på sin tur.

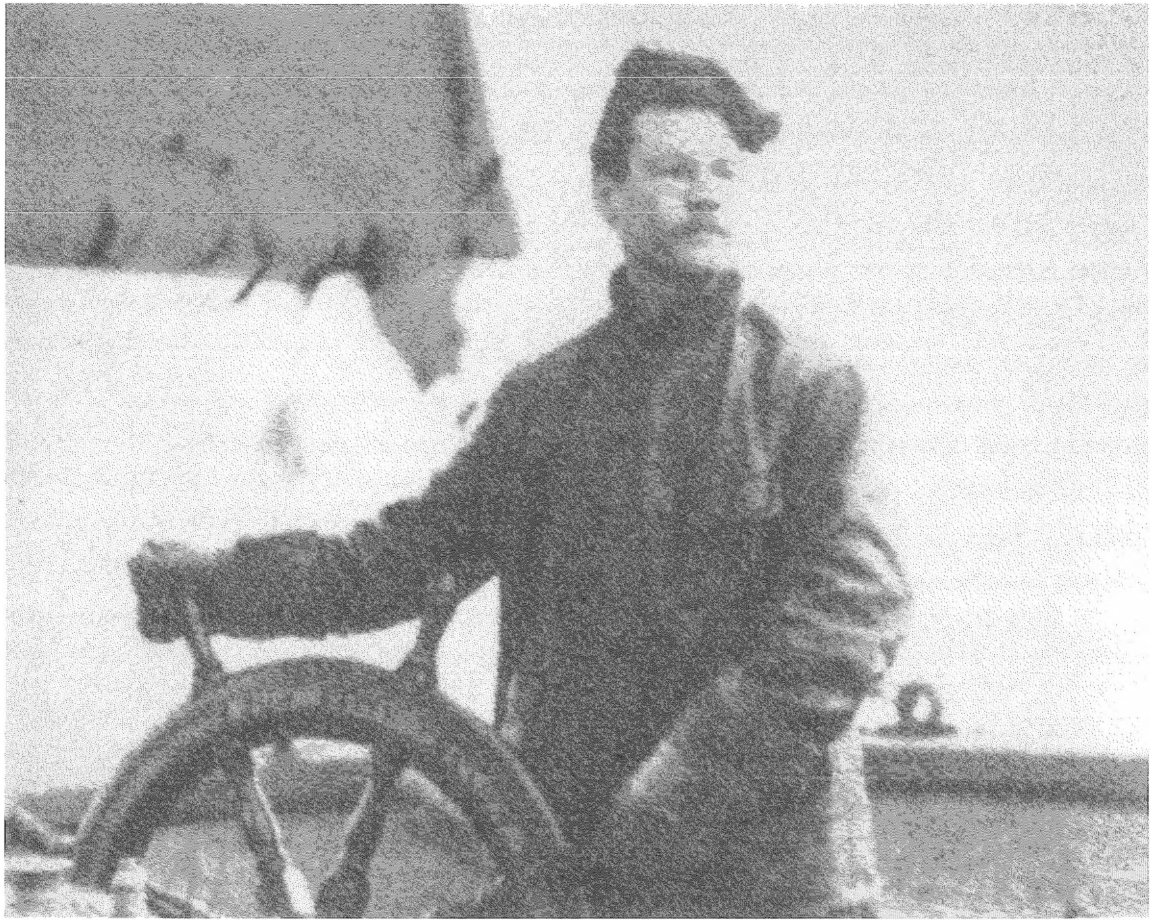
Efter hjemkomsten til London fik han omgående sat en række aktiviteter i gang. Således blev der stiftet et egentligt sømandsmissionsselskab, *Royal National Mission to Deep Sea Fishermen*, som meget hurtigt fik sat en stopper for brændevinshandelen.

Selskabet opnåede hurtigt ry for sine sociale og humanitære aktiviteter. Både foreninger og private støttede dets arbejde med store pengebeløb, og den engelske dronning Victoria var sponsor og var også lige fra selskabets oprettelse en ivrig fortaler for dets arbejde.

Det bærende element i sømandsmissionens arbejde var at få det kristne budskab bragt frem. Til dette formål benyttede man ombyggede fiskefartøjer, hvor der kunne holdes sammenkomster med indtil 100 sømænd ad gangen. Desuden blev der bygget særlige skibe til at tage sig af sømænd,som var kommet til skade under fiskeriet på Nordsøen.

Det første af disse hospitalsskibe blev døbt VICTORIA efter den britiske dronning. Det næste blev opkaldt efter den en-

gelske prinsgemal ALBERT. Det blev bygget i Great Yarmouth i 1889 for en sum af 3500 Pund fra en anonym giver, som man formoder her været dronning Victoria. ALBERT blev bygget som en rummelig tomastet ketch, hvor begge master var udstyret med storsejl, mesan og topsejl, og hvor der desuden var fire forsejl. Trods sin rigning som ketch viste den sig at være meget manøvredygtig. I marts 1890 sejlede den



Lægemissionær og leder af den første engelske sømandsmission, Wilfred Grenfell, om bord på ALBERT ved afsejlingen til New Foundland og fiskerbankerne ud for Labrador. Foto fra bogen *Grenfell of Labrador. A Biography* by Ronald Rompkey.

Wilfred Grenfell, doctor, missionary and leader of the first British seaman's mission, seen on board the ALBERT on its departure for Newfoundland and the fishing banks off Labrador. Photo from the book Grenfell of Labrador, *a Biography by Ronald Rompkey.*

under kendingsmærket L.O.140 for første gang ud på sine humanitære opgaver og fulgte de næste to år fiskerflåden fra *The Short Blue Company* med hjemsted i Great Yarmouth.

En vigtig person i dette arbejde var lægemissionæren Wilfred Thomason Grenfell, hvis liv senere er nært knyttet til den britiske sømandsmission. Han blev født den 28. februar 1865 i Parkgate i England, hvor hans fader var rektor på en drengeskole i byen. Efter afsluttet skolegang indledte han det medicinske studium i London, men lod sig i 1888, endnu inden han var færdig med studiet, påmønstre missionsskibet THOMAS GRAY for at arbejde som læge. I to måneder opholdt han sig om bord, hvor han stortrivedes – fysisk stærk som han var, sejg og ivrig sportsudøver. Efter sin lægeeksamen blev han ansat inden for sømandsmissionen.

På dette tidspunkt, omkring 1890, var situationen for sømandsmissionen brevet ændret på afgørende måde. Dens opgaver på Nordsøen med at højne fiskernes moral og forbedre deres levevilkår på havet var nu stort set opfyldt. Fiskefartøjerne var nu heller ikke så lang tid på havet som tidligere, og når de anløb de forskellige havne, havde missionen indrettet sømandshjem, hvor alle nødvendige foranstaltninger var truffet, for at missionsarbejdet kunne fortsætte der.

Sømandsmissionen vendte derfor blikket mod andre områder som Canada, New Foundland og Labrador, hvor engelske fiskere også opererede. Allerede i 1886 havde Henry Howe, som var præst i St. John, hovedstaden på New Foundland, sendt en appel om hjælp til de engelske missionsselskaber. Særlig på de store fiskebanker ud for New Foundland og langs Labradors kyster opholdt der sig talrige engelske sømænd, i 1884 således godt 60.000 fiskere.

Dr. Grenfell var i 1892 blevet formand for Sømandsmissionen og ønskede nu selv at undersøge, hvordan vilkårene hos fiskerne i Labrador var. Missionsselskabet besluttede at benytte ALBERT til denne rejse og skibet fik derfor forinden forstærket skrog og sider for at kunne klare sejladsen i det isfyldte farvand. Ved afsejlingen i 1892 havde skibet foruden Dr. Grenfell en besætning på i alt otte mand. Det medbragte desuden proviant til flere måneder, samt tøj, bibler og anden kristelig litteratur.

Otte dage før det anløb New Foundland, blev det prajet af en slup på vej hjem til England. Dens besætning fortalte, at øens hovedstad, St. John med 25.000 indbyggere, hvis huse alle var af træ, stod i lys lue. Da ALBERT sejlede ind til byen kunne besætningen stadig se røgen og ilden, og at hele byen var lagt i aske. Dr. Grenfell indså hurtigt, at der forelå en helt anden situation end den, han kendte fra Nordsøen – ikke mindst på grund af befolkningen i området. Den bestod først og fremmest af de oprindelige eskimoer, dels innuarerne inde i landet og inuitterne ved kysten. Derudover var der også engelske nybyggere, som stammede fra sømænd og håndværkere, som med de forskellige handelsforetagender var kommet til Labrador, hvor de drev jagt og solgte skind.

Et af de sygehuse Grenfell fik bygget i Labrador, hvor han fandt, at den indfødte befolkning trængte til hjælp i endnu højere grad end de engelske fiskere. Tuberkulosen rasede også.

One of the hospitals which Grenfell had built in Labrador, where he discovered that the native population was in need of medical assistance to an even greater degree than the British fishermen. Tuberculosis was also raging there.

Desuden fandtes der en tredje gruppe, nemlig mænd med deres familier, som var kommet dertil i forbindelse med fiskeriet på bankerne ud for Labrador. Disse mennesker tog om foråret ud til kysten for at forarbejde den oplagrede saltede fisk, som derefter blev forarbejdet til klipfisk. Alle disse mennesker, som sled for tilværelsen i det barske klima, rummede store og vidt forskellige opgaver for Dr. Grenfell og hans mission. I efteråret 1892 rejste han imidlertid tilbage med ALBERT til England, hvor hans selskab købte et lille dampskib til det kommende missionsarbejde. Det følgende år drog han atter tilbage til Labrador, fascineret af landets barske skønhed.

Dette blev begyndelsen til den senere så berømte *Grenfell Labrador Mission.* Med utrættelig iver og et brændende ønske om at hjælpe den lokale befolkning, rejste Dr. Grenfell i de følgende årtier omkring i England, Canada og USA for at skabe opmærksomhed om dette arbejde. Gennem den økonomiske støtte, som han mod-

tog, blev der i løbet af hans levetid bygget flere hospitaler, skabt forretninger og anden virksomhed i Labrador. Endnu i dag står disse bygninger tilbage som et minde om denne mand, Grenfell of Labrador og hans liv i tjeneste for andre.

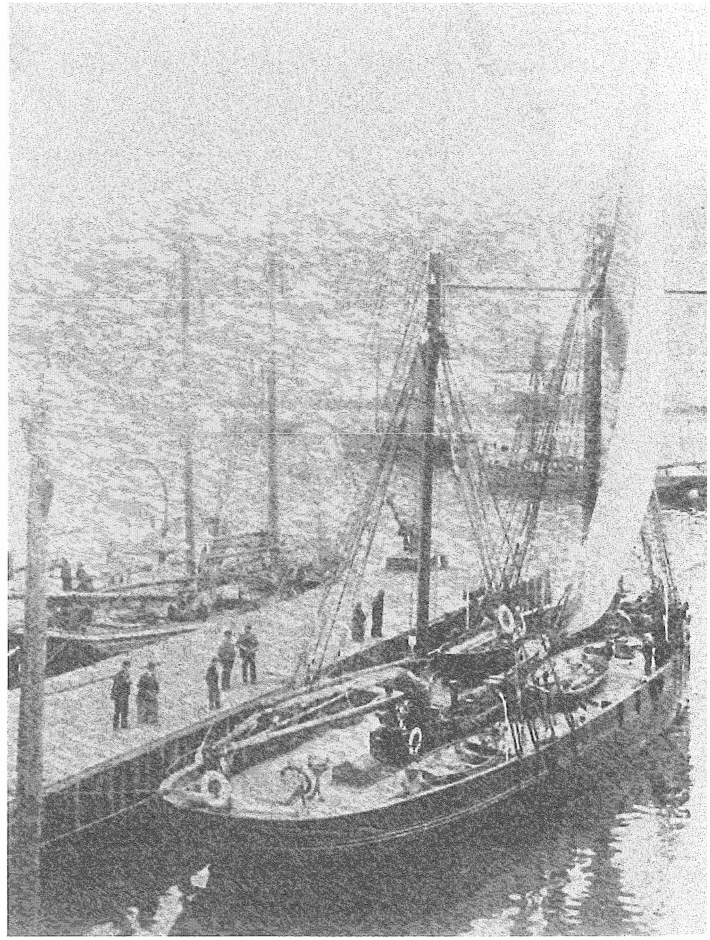
ALBERT selv vendte i 1893 tilbage til Nordsøen og fungerede de følgende år som hospitalskib. I 1895, da Kielerkanalen blev indviet, indtog skibet en hædersplads mellem de andre indbudte fartøjer fra de mange europæiske nationer, efter en særlig indbydelse fra den tyske kejserinde.

II. Forsyningsskib for hvalfangere og guldgravere

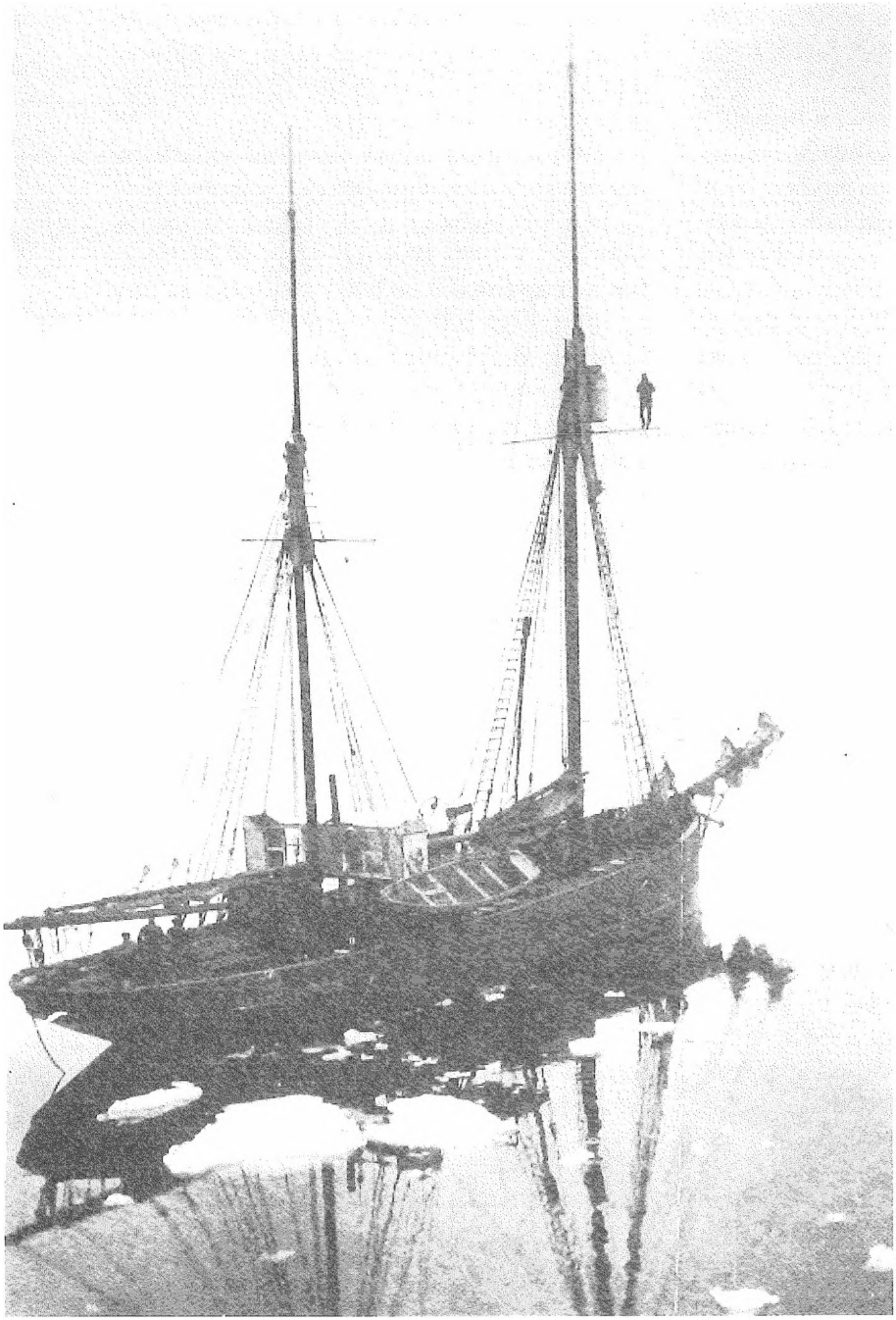
I 1902 blev Albert solgt til et hvalfangerfirma i Dundee i Skotland. Ejeren oprettede et nyt aktieselskab, Dundee Pond's Bay Company.

I denne forbindelse blev ALBERT ombygget for 1400 pund til at kunne klare sejlads i de isfyldte og tågede farvande nord for Labrador. Stævnparti og skrog blev forstærket med en tyk egebeklædning fra ræling til vandlinje. Derfra og 7 fod ned blev det forstærket med et tilsvarende lag elmetræ. Skibet blev forsynet med en rå på fokkemasten med en bredfok, som kunne benyttes, hvis det skulle standses i en fart.

I de følgende år blev skibet brugt som moderskib langs Labradors øst- og nordkyst, hvor småbåde skød hvidhvaler. De brugte spækket og kødet som byttemiddel hos de lokale inuitter og fik i stedet skind fra sæler og andre dyr. Nogle år senere blev der oprettet et nyt aktieselskab, *Albert Whaling Company*. Flere af aktionærerne var fra Peterhead, det tidligere hjemsted for den britiske hval- og sælfangst, hvor man øjensynlig håbede, at noget lignende skulle kunne gentage sig.



Havnen i St. John's på New Foundland, juli 1892. ALBERT sætter sejl for at afsejle til Labrador. Foto gengivet med tilladelse fra The Grenfell Museum. *The harbour in St. John's on Newfoundland, July 1892. The ALBERT setting sail for its departure to Labrador. Photo reproduced with the permission of the Grenfell Museum.*



ALBERT ses her bygget om til hvalfanger, moderskib for fangst af hvidhval. Sprydet er løftet opefter, broen er forlænget ud over begge skibssider og en udkigstønde er sat fast på stormasten. Foto fra *Grenfell of Labrador. A Biography* by Ronald Rompkey.

The ALBERT can be seen here rebuilt as a whaler, mother ship for catches of white whales. The bowsprit has been lifted up, the bridge extended over both sides of the ship and a crow's nest has been attached to the main mast. Photo from the book Grenfell of Labrador, a Biography *by Ronald Rompkey.*

I hvalfangstens storhedstid mellem 1788 og 1893 anvendte man store tremastede skonnerter og slupper på indtil 500 ton og med en stor besætning. Fangsten foregik i Davis Strædet, hvor mandskabet harpunerede hver eneste hval, de fik øje på og hvor alt kød og spæk blev kogt om bord på skibene. I 1814 fangede 7 fangstskibe fra Peterhead 163 storhvaler. I 1852 var antallet af fangstskibe vokset til 22, som tilsammen kun fangede 45 storhvaler, men derimod 70.000 sæler. I 1857 var der 31 fangstskibe og mindst 1000 sømænd hjemmehørende i Peterhead, hvis indbyggertal kunne fordobles i gode fangstår. Derefter gik det ned ad bakke, og først da sildefiskeriet begyndte i Nordsøen blomstrede Peterhead op igen.

Firmaet blev dog ingen succes og blev nedlagt i 1914. Derefter blev ALBERT solgt til det nyoprettede *Arctic Gold Exploration Syndicate* med henblik på guldeftersøgning. Firmaets grundlag var et kort, der havde tilhørt nogle mænd, som var brevet reddet fra en bark, som forliste i isen ud for New Foundland i 1879.

Projektets hovedsponsor var Lord Lascalles, samtidens rigeste engelske adelsmand, som også var gift med en af døtrene i det engelske kongehus. Som led i dette projekt blev ALBERT forsynet med motor. Men efter to resultatløse ekspeditioner til det pågældende område i Labrador opgav firmaet eftersøgningen og benyttede i stedet ALBERT til handel med skind, som blev taget i bytte for forskellige varer og ammunition.

I de samme år flyttede et andet firma inden for pelshandelen, det canadiske *Hudson Bay Company,* sit aktivitetsområde længere og længere mod nord, og påførte de tilstedeværende engelske firmaer en stadig stigende konkurrence.

I 1920 foretog skibet en sidste sejlads og nåede trods motorproblemer velbeholdent hjem til Peterhead med endnu en værdifuld last. I 1923 blev det solgt til Hudson Bay Company for 28.000 canadiske dollars og de skotske tidligere ejere forpligtede sig samtidig til at holde sig væk fra dette område. Efter salget foretog ALBERT sin sidste rejse fra Peterhead, men stødte på vej gennem Moray Firth på et skær og måtte slæbes ind til nærmeste skotske havn. Efter en reparation blev skibet af sin canadiske ejer solgt til den færøske købmand J.A. Godfred.

III. Færøsk fiskekutter

Den nye ejer solgte senere samme år ALBERT til firmaet *T. F. Thomsen A/S* – med et stort underskud. Derefter kom skibet i dok på Tvøroyri for at få sine last- og mandsskabsrum bygget om, for at det kunne tjene sit nye formål: at transportere saltfisk fra Grønland og Island til Færøerne og videre til de europæiske markeder. Men helt frem til Anden Verdenskrig beholdt det dog sit oprindelige udseende og farve.

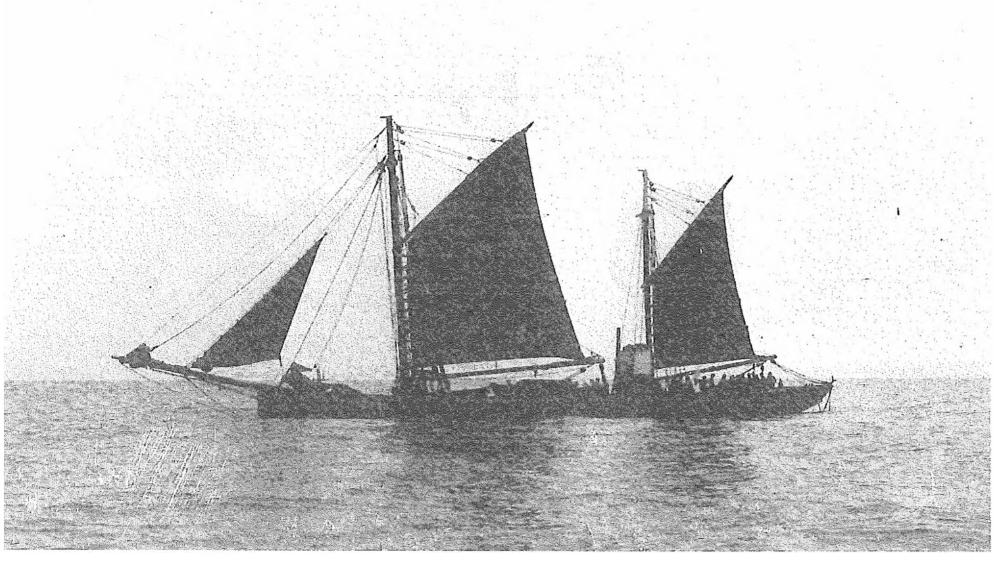
Under Anden Verdenskrig blev ALBERT som så mange andre færøske fiskefartøjer anvendt til at sejle fisk fra de islandske banker til den isolerede britiske befolkning– et arbejde som bragte velstand til det færøske samfund, men som også krævede store ofre.

Priserne for fersk fisk i England var under krigen gennemgående gode og til

tider særdeles gode. På en heldig tur kunne en besætning tjene op til tre gange så meget som årslønnen i 1939. Indsatsen for denne sejlads var imidlertid høj. Færøerne mistede således ca. 160 mænd i løbet af krigsårene og en tredjedel af fiskerflåden gik tabt som følge af fjendtlige handlinger.

Kutterne havde gennemgående små motorer og måtte derfor føre sejl, hvad der gjorde dem meget synlige fra luften. R.A.F. piloter har fortalt, at en færøsk kutter set fra oven i første omgang kunne minde om et hangarskib. Kutterne udgjorde derfor et iøjnefaldende mål for tyske bombefly med deres kamptrænede besætning. Til at forsvare sig var besætningerne dårligt stillet med i reglen kun en riffel, et maskingevær og to raketapparater. Det sidste våben var anbragt på hver side af kutterens styrehus, men kunne udløses indefra. Ved affyringen udløste raketten en faldskærm med en meterlang silkewire, og Gud nåde den flyver, der fik denne wire i propellerne eller om vingernes balanceklapper. For at beskytte mandskabet mod beskydning var kutternes styrehus forsynet med et svært dæk af beton blandet med stenskærver. Udhænget på dette betondæk skærmede ruderne, der kun havde smalle slidser til at se igennem, og udsynet opad var kun muligt fra styrehusets døre.

Sankt Hansdag 24. juni 1943 befandt ALBERT sig på vej fra Island til fiskemarkedet i Aberdeen med en last fersk iset torsk på ca. 100 ton fordelt i både lastrummet og lukafet. Skipperen, Joen Jacob Djurhuus og hans mandskab på syv mand opholdt sig og sov alle i kahytten agter i skibet. Vejret på denne lyse højsommerdag var fint med tåge og stærk vind. Ved mid-



Den færøske fiskekutter FC 640 ALBERT sejler fisk til Storbritannien under 2. Verdenskrig. Bemærk styrehuset, der er forsynet med et svært, udhængende dæk af beton blandet med stenskærver. Fot. af Købmand Richard Thomsen.
The Faroe fishing vessel FC 640 ALBERT sailing fish to Great Britain during World War II. Notice the wheel house, which has been fitted with a heavy projecting deck made of cement mixed with course aggregate. Photo by Mr. Richard Thomsen, a merchant.

dagstid løjede vinden dog af, og tågen lettede en del. Motorpasseren Gunnar havde sin hund Frank med om bord, som han havde fået som hvalp på Island i 1940. Hunden havde et fredeligt gemyt og var hele mandskabets kæledægge.

Denne dag opførte den sig ikke, som den plejede. Den løb frem og tilbage på dækket og stillede sig ustandselig med forbenene oppe på rælingen og gøede. Dens usædvanlige adfærd påvirkede mandskabet, der opfattede dette som et varsel om ulykke – måske i form af en tysk undervandsbåd, der nu fulgte efter skibet og kun ventede på det rette øjeblik til at affyre sin torpedo. Kl.13 aflyttede frivagten nyhederne fra B.B.C. over skibets radio, da det blev overfløjet af et tysk bombefly, som dog ikke foretog sig andet. Besætningen skyndte sig dog at hente den riffel og det maskingevær, som man havde fået udleveret af de engelske myndigheder, op fra kahytten under styrehuset.

Alle stod rolige på dækket og afventede begivenhedernes gang, og skipperen gav ordre til, at de ikke skulle affyre det første skud. Da flyvemaskinen indledte en fornyet overflyvning, blev hunden ude af sig selv og sprang over bord. »Red hunden« råbte Gunnar til rorgængeren, der øjeblikkelig lagde roret hårdt i borde. Skibet, der gik for fuld fart med alle sejl oppe, foretog en skarp drejning for at gå tilbage og få fat i hunden. Denne uventede manøvre reddede imidlertid ALBERT.

Under sit angreb kastede det tyske fly fire bomber, der faldt i vandet ved siden af skibet og eksploderede uden at anrette skade.

Nu udviklede der sig en duel på livet mellem det tyske bombefly og besætningen på ALBERT. Mandskabet var under overflyvningen søgt ind i styrehuset, da en femte bombe eksploderede umiddelbart agten for skibet. Ved eksplosionen blev det med sin tunge last løftet op af søen som en delfin, og forskibet forsvandt som under en vældig brådsø. Men svært bygget som det var, sprang det ikke læk og dets motor gik fortsat for fuld kraft.

Da flyet gjorde sig rede til et nyt angreb, var mandskabet parat – rolige og koldsindige efter det første uundgåelige chock. Alle var fast besluttet på at forsvare sig og sælge sig så dyrt som muligt. De var allesammen vant til at håndtere skydevåben og kunne alle ramme en lomvie i flugten, og som sømænd var de også vant til at stole på sig selv. De indledte en beskydning af flyet med maskingeværet og skibets riffel og kunne se de lysende kugler ramme maskinens skrog, tilsyneladende uden at volde skade.

Først under flyets fjerde angreb bemærkede skipperen, at der »regnede« noget ned fra maskinen i skibets kølvandsstribe, hvor det kom nærmere og nærmere med vældig kraft. Nu forstod han, at Albert var udsat for en kraftig beskydning, som ikke kunne høres inde i styrehuset på grund af motorlarmen. Skipperen holdt styrehusets dør på klem og iagttog flyveren intenst. Han var nu klar over tyskerens taktik og kunne iværksætte et mere effektivt forsvar. Han satte Sverre, en lang senet fyr med stærke armkræfter, udviklet ved årelangt fiskeri med håndsnøre på dybt vand, til rattet og bedstemanden Joen Karl og Gunnar

ved raketapparaterne, assisteret af Laurits Vang og Niels Nielsen.

Da flyet satte sit næste angreb ind, kom det som ventet lavt hen over søen agten for skibet, for derefter at stige en smule for at få begge masterne overens som sigtemål, før det udløste sine bomber. Mens det endnu var i en passende afstand fra skibet råbte skipperen til rorgængeren: »Roret til styrbord«. Skibet drejede øjeblikkeligt. Umiddelbart derefter råbte han: »Affyr raketterne«. Begge raketter susede op lige foran flyet og udløste deres faldskærme. Nu fik de tyske piloter et chock. For at holde sig fri af faldskærmene måtte de foretage en brat undvigemanøvre og dreje flyet til siden og op mod himlen. Bomberne faldt derfor heller ikke denne gang så tæt ved skibet, at der skete nogen skade. Men skibet rystede under beskydningen, når flyets granater ramte skrog og rig.

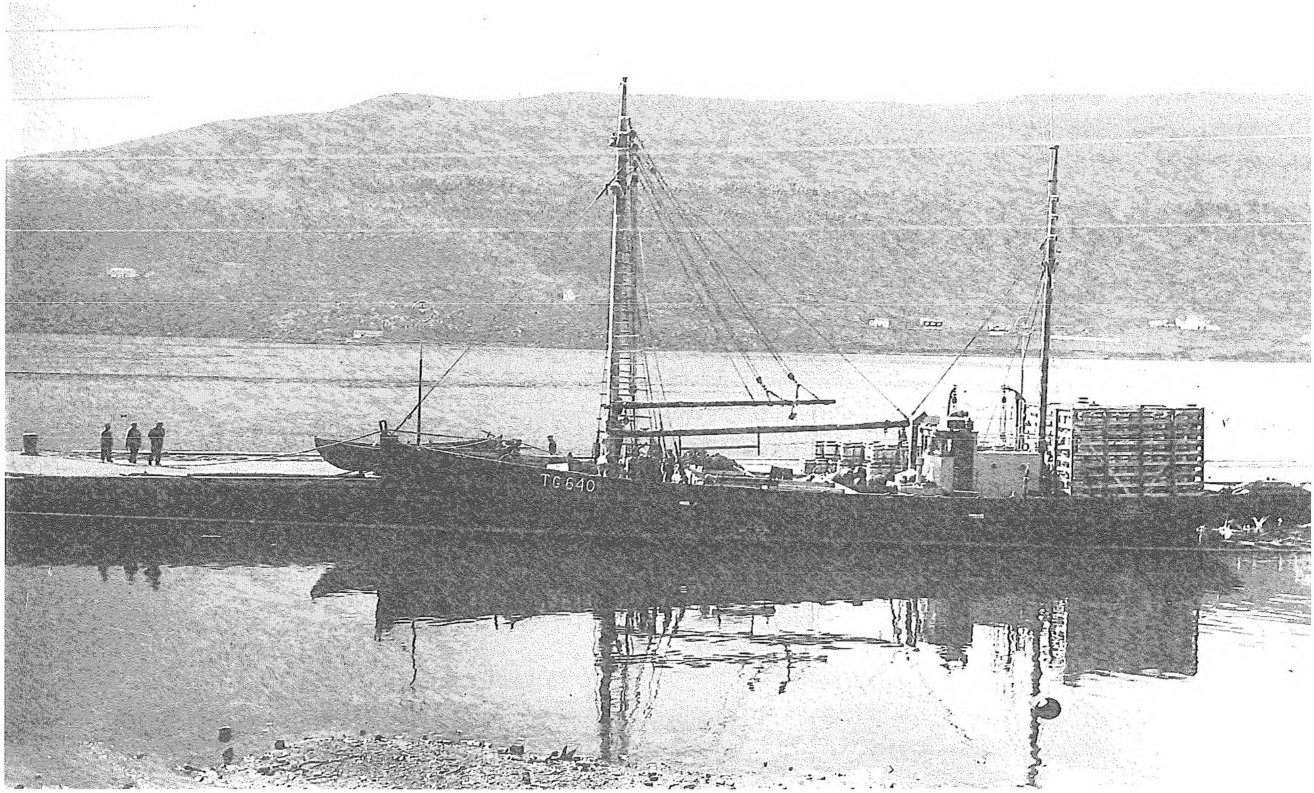
Endnu seks gange blev ALBERT angrebet, men flyet turde nu ikke længere flyve hen over skibet på grund af raketterne. Under disse angreb opholdt besætningen sig i styrehuset og på trappen ned til kahytten, hvor kokkedrengen Anker lå på knæ foran rorgængeren og fyldte patroner i magasinerne. Også i kahytten blev der fyldt magasiner, som derefter gik fra hånd til hånd op ad trappen. Da det viste sig, at magasinerne til raketapparaterne lå forude i skibets lukaf, sprang Gunnar over dækket og ned gennem skylightet. Det lykkedes ham også at komme tilbage til styrehuset med magasinerne, før fjenden slog til igen.

Skipperen benyttede sig under en pause i angrebene til at gå ud på dækket for at orientere sig. Denne gang kom flyet så hurtigt tilbage, at han måtte søge læ foran styrehuset. Midt i kugleregnen mærkede han, at noget sved over det ene knæ. Det var en kuglesplint. Han kunne dårligt bevæge sig, men koncentrerede sig om at holde øje med flyet for at skyde i rette øjeblik. Da det tyske fly angreb for niende gang, blev skibets sidste magasiner afskudt. Nu var man prisgivet.

Mandskabet fulgte derfor opmærksomt flyet, da det fjernede sig. De syntes dog alle, at det denne gang fløj længere bort end det plejede. Eller var det ønsketænkning? Nej, nu var der ingen tvivl mere. Det fortsatte med at flyve mod syd og kom ikke tilbage. De uforfærdede sømænd, som havde kæmpet for livet i over en time, kunne ånde lettet op. Men det var uden jubel.

ALBERT var stadig langt fra land og kunne let blive opdaget af en anden tysk flyvemaskine. Skibet selv lignede et spøgelsesskib efter at hele dets rigning var skudt itu og med alle sejl hængende i laser eller liggende gennemhullede og forbrændte på dækket. Dirken, der holder storbommen oppe, var skudt over, og bommen havde i sit fald kløvet redningsbåden. Talrige granater var gået tværs gennem dækket, og der var mange mærker i det armerede dæk over styrehuset, hvor kuglerne dog var prellet af takket være stenskærverne i betonen. Og hunden Frank – hele mandskabets gode ven, som utvivlsomt havde frelst dem – var druknet og skipperen var såret. ALBERT befandt sig 180 sømil nord for Mykines på Færøerne og sejlede på en kurs øst om øerne.

Ifølge de engelske sejlordrer var det forbudt at dreje vestover, førend skibet be-



Fiskeskibet ALBERT, der nu har mistet sit karakteristiske spryd og har fået riggen og agtermasten erstattet af en større motor, ses her fotograferet af Bambus Foto o. 1960.

The fishing vessel ALBERT, which has now lost its characteristic bowsprit and has had the rig up in the aft mast replaced by a larger engine, seen here photographed by Bambus Photo around 1960.

fandt sig tværs af øerne. Nu satte man alligevel kursen direkte mod Færøerne for at få skipperen til læge så hurtigt som muligt, da benet var stærkt ophovnet. Efter to døgns sejlads anløb skibet Tórshavn og landsatte skipperen, der fik kuglesplinten fjernet.

Efter tre ugers ophold i land påmønstrede han sit gode skib igen. ALBERT fik samtidig de værste skader udbedret og fik ny ammunition og ny redningsbåd om bord. Den 3. juli 1943 solgte skibet sin last på 102 tons fersk, iset torsk på fiskeauktion i Aberdeen: Lasten indbragte 6042 pund, svarende til 135.340 kroner eller kr. 1,33 pr. kg fisk.

I krigsårene 1940-45 sejlede 155 færøske fiskefartøjer på denne måde fersk iset fisk til markederne i Aberdeen, Grimsby og Fleetwood. Under disse sejladser gik 39

kuttere tabt på grund af angreb fra tyske fly eller undervandsbåde eller som følge af forlis, hvorved 133 færøske sømænd omkom. Andre 60 sømænd omkom på danske og udenlandske skibe under konvojsejlads mellem USA og Storbritannien i de samme år.

I alt mistede den færøske befolkning 210 sømænd i løbet af krigsårene – et meget stort antal for et så lille ikke-krigsførende land. I England værdsatte ikke mindst den britiske regering denne indsats. Ved en officiel lejlighed i 1943 udtalte Winston Churchill således i Guildhall i London: »What that small nation has done in supplying fish to the British housewife's larder will not be forgotten«.

Efterskrift

Omtalen af det tyske luftangreb mod ALBERT i 1943 blev først gengivet i bogen »Vikingasynir« skrevet i 1947 af daværende provst Jacob Joensen på opfordring af Færøernes Skipper- og Navigatørforening. Bogen udkom på eget forlag og er ikke siden genoptrykt.

Dernæst er hele ALBERTs historie, i kortfattet form, gengivet i Føroya Siglingarsøga af Páll J. Nolsøe. Bogen udkom i 1962. Føroya Siglingarsøga er udkommet i tolv bind.

Til sidst er luftangrebet mod ALBERT fortalt i bogen »Striðsarini frá 1940 til 1945« af Niels Juel Arge. Han angiver kilderne Joen Jacob Durhuus, daværende skipper på ALBERT. Endvidere skrivelse til Føroya Tryggingarsamband og Føroya Vanlukkutrygging.

Da jeg skrev historien om ALBERT, var det naturligt også at indbefatte luftangrebet i 1943 og skibets forlis ved isen i Grønland i 1967.

Selv er jeg opvokset i Trangisvaag og kendte personligt flere af mandskabets medlemmer, flere af dem var mine skolekammerater.

Da jeg syntes, at historien ikke var tiltrækkeligt detaljeret gengivet, bad jeg Sverri Rasmussen, der var 2. bedstemand på omtalte tur, at fortælle mig begivenhedernes gang med alle detaljer.

Sverri Rasmussen er skipperens svoger. Skipperen døde for flere år siden, og af hele mandskabet er der kun to i live. Sverri Rasmussen i Tórshavn og Laurits Vang ligeledes i Tórshavn, de er henholdsvis 79 og 83 år.

Selv havde jeg hørt historien utallige gange i Trangisvaag, hvor jeg opholdt mig under krigen.

Sverri Rasmussens beretning er sandfærdig og nøgtern, og som han oplevede det, sådan er det nedskrevet.

Da jeg gengav historien i to artikler i den færøske avis Dimmalætting, 26. og 28. april 1994, fik jeg megen positiv respons. Det færøske fjernsyn spurgte mig, om de ikke kunne få lov at lave en udsendelse om ALBERT. Denne blev sendt for et år siden. Til sidst en stor tak til dr. odont. Svend Kaaber for værdifuld hjælp ved gennemgang og tilretning af artiklen, som jeg selv har oversat til dansk.

The ALBERT, a Fishing Vessel from the Faroe Isles with a British Past

Summary
The Faroes are an integral part of the Kingdom of Denmark with fisheries constituting their principal industry. The wreck of the ALBERT, one of the largest fishing vessels, in the ice at the entrance to the Davis Strait in May 1968 marked the end of 78 eventful years. A brief outline of its history is presented here by Mr. Axel Mortensen of Torshavn, former British consul and retired director of the firm Pf. Marr Fisher.

In August 1888 a transport steamer from the British fishing firm »The Short Blue Company« sailed from Gt. Yarmouth to the Dogger Bank to load fish. On board was the secretary of The Thames Church Mission Society, Ebenezer Mather, who wanted to take a closer look at the miserable conditions endured by the crews of the growing British fleet of beam trawlers in the North Sea. The catches were continuously unloaded from the fishing vessels onto small steamers, where they were put down into boxes filled with ice, while the thousands of fishermen remained at sea for weeks on end. There were many work accidents and these often resulted in death or serious injury.

After Mather's return the first real mission society for seamen was founded, The Royal National Mission to Deep Sea Fishermen. Queen Victoria herself took a personal interest in the cause and lent her name and that of her consort Prince Albert to two hospital ships which were built for the purpose of nursing seamen who had been injured in the North Sea. The ALBERT was launched in Great Yarmouth in 1889 and sailed immediately to commence its task: »The ALBERT, of 155 tons gross and 89 net, was essentially a Yarmouth smack on a grand scale, with unusually spacious cabins for sick fishermen, and with a ketch rig which could be awkward to handle in such a large vessel.«

Living conditions improved quickly for the fishermen in the North Sea, nor did they have to spend such a long time at sea as before but were able to stay at seamen's homes in the ports, and as a result the seaman's mission turned its attention to the north-west. In the big fishing banks off Newfoundland and Labrador there were numerous fishermen, in 1864 over 60,000 of them. The chairman of the Mission to Deep Sea Fishermen, Dr. Wilfred Grenfell, decided to use the ALBERT for a trip up there and the hull was reinforced to stand up to a passage in ice-filled waters. On its departure the ship had a crew of 8 men besides Dr. Grenfell, provisions for several months, clothes, bibles and other kinds of Christian literature. When the ALBERT sailed into harbour at St. John's, the capital of Newfoundland, they found the town a smoking ruin. All the houses in the town, being made of wood, had been consumed by an enormous fire. Thus they faced an entirely different situation than the one which Grenfell had been prepared for. When the ALBERT returned to England in the Autumn of 1892 Grenfell was seized by a desire to help the native population of Labrador in particular, and with the help of funds from the USA, Canada and Britain the Grenfell Labrador Mission built hospitals and set up firms in Labrador. But our ship the ALBERT returned in 1893 to the North Sea and served in the following years as a hospital ship.

In 1902 the ALBERT was sold to a whaling firm in Dundee called the Dundee Pond's Bay Company, and the ship was rebuilt to serve as a mother ship for catches of white whales in the ice-filled and foggy waters north of Labrador. A few years later a limited company was set up around the ship called the ALBERT Whaling Company. However, the firm was no success and was dissolved in 1914. The ALBERT was then sold to the newly

established Arctic Gold Exploration Syndicate to be used in the search for gold in Labrador, and it was fitted with a motor. After two years the Scottish company gave up the search for gold and instead used the ALBERT as a transport ship for furs and ammunition. In 1923 the owners sold the ALBERT to the Hudson Bay Company, but on its last voyage from Peterhead the ship struck a rock in the Moray Firth and after repairs it was sold to a Faroe Island merchant. The ALBERT now had its cargo and crew quarters rebuilt for the purpose of transporting salt fish from Greenland and Iceland to the Faroe Isles and onward to the European markets.

During World War II the ALBERT, like so many other Faroe fishing vessels, was used to sail fish from the Icelandic banks to the isolated population of Britain, a task which brought prosperity to the Faroe Isles, but at a very high cost. The fishing vessels carrying sails stuck out as an easy target for the German bombers. On June 24th 1943 the ALBERT was also attacked , but the crew succeeded in chasing off the enemy plane with rifle shots, a machine gun and rockets with wire attached. However, the rig was shot to pieces, the skipper was wounded and the ship's dog drowned.

During the war years 1940-45 a total of 155 Faroe fishing vessels sailed in this way with fresh iced fish to the markets in Aberdeen, Grimsby, and Fleetwood. During these voyages 39 fishing vessels were lost due to attacks by German planes or submarines or as a result of shipwreck, causing the deaths of 133 Faroe seamen. Another 60 died on Danish and foreign ships during the convoy passages between the USA and Britain during the same period. Altogether the Faroe population lost 210 seamen during the war years, a very large number for such a small non-belligerent country.

In Britain this effort did not go unappreciated, especially by the British government. At an official occasion in 1943 in the Guildhall in London Winston Churchill thus said: »What that small nation has done in supplying fish to the British housewife's larder will not be forgotten.«

Henning Thalund: Skonnerten FREIA – 100 år i søen

»Det skib har været med til, at Bornholm er blevet meget mindre!«

Sådan er der engang sagt om skonnerten FREIA af Rønne, og noget er der måske om snakken. I sine 75 aktive år som fragtskib sejlede FREIA nemlig tusinder af tons granit fra Bornholm til havne i Danmark, Tyskland og Randstaterne.

I Danmark findes ikke mange skibe af samme alder som FREIA – der har 100 år bag sig siden stabelafløbningen i 1897 – og som stadig krydser rundt i de danske farvande. Dog er det ikke længere tunge og døde granitskærver og kantsten, der i dag er om bord på skonnerten, men levende mennesker – danske og tyske turister – der gennem nogle dages sejlads med det gamle skib får et lille indblik i sømandslivet på godt og ondt og får oplevet naturen på det altid skiftende hav.

Også på anden vis er skonnerten FREIA noget enestående i dansk skibsfart. Almindeligvis blev denne skibstype bygget af træ, men FREIA er bygget af jern og stål, og det var, da den blev bygget i forrige århundrede, noget nyt inden for dansk skibsbygning.

Skonnerten som skibstype

FREIA er en »fore-and-aft-skonnert« eller sletskonnert, som skibstypen også kaldes. Betegnelsen fortæller, at skibet ikke har råsejl på masterne. Skonnerterne blev bygget med to, tre eller fire master. FREIA har to master – fokkemasten og stormasten – og som på andre tomastede skonnerter, er stormasten den højeste.

Skibstypen er oprindelig en amerikansk »opfindelse«, der blev skabt under den amerikanske frihedskrig i 1700-tallet. Da var der opstået et behov for et mindre, hurtigsejlende skib, der var let at manøvrere, og som kunne gå tættere til vinden end de ofte større og tungere råsejlere. Det var på værfterne i New England, at man først fandt frem til denne nye skibstype, der senere skulle gå sin sejrsgang overalt på verdenshavene.

De nye skonnerter var hurtigsejlere med høje master, der hældede agterover. Skroget var lavt og smalt og havde en udfaldende forstævn – en såkaldt »clipperstævn«.

Skonnerten som skibstype begyndte at vinde indpas i den danske handelsflåde i slutningen af 1700-tallet. De første danskbyggede skonnerter lignede til at begynde med meget de amerikanske forbilleder, men i 1800-tallet fik de danske skonnerter kortere master, der heller ikke hældede så meget agterover. Samtidig blev skroget gjort bredere, så skibet kunne rumme en større last, og samtidig forsvandt også i de fleste skonnerter den karakteristiske »clipperstævn«.

Skonnerten blev populær i den danske handelsflåde i 1800-tallet – ikke så meget, fordi den kunne sejle hurtigt, men mere fordi den kunne manøvreres af en mindre besætning. Som skibstype var den også særdeles velegnet i de kystnære danske farvande, hvor vinden ofte springer, og hvor der tit skal ændres kurs gennem sunde og bælter. Omkring 1843 fandtes der ca. 78 skonnerter over 10 kommercelæster i den danske handelsflåde, og i 1858 var tallet steget til 294.

Langt de fleste skonnerter var omkring århundredskiftet hjemskrevet i sydfynske havne som Svendborg, Troense og Marstal. Skonnerter herfra sejlede dog ikke udelukkende i danske farvande, men kom så langt væk som til Nord- og Sydamerika og til Østen.

Omkring 1920 var antallet af danske sejlførende skonnerter reduceret til ca. 100 stykker, men så fandt man på at sætte motorer i skonnerterne for bedre at kunne konkurrere med de maskindrevne skibe. På denne måde lykkedes det at holde denne del af den danske småskibsflåde i fart til begyndelsen af 1960-erne.

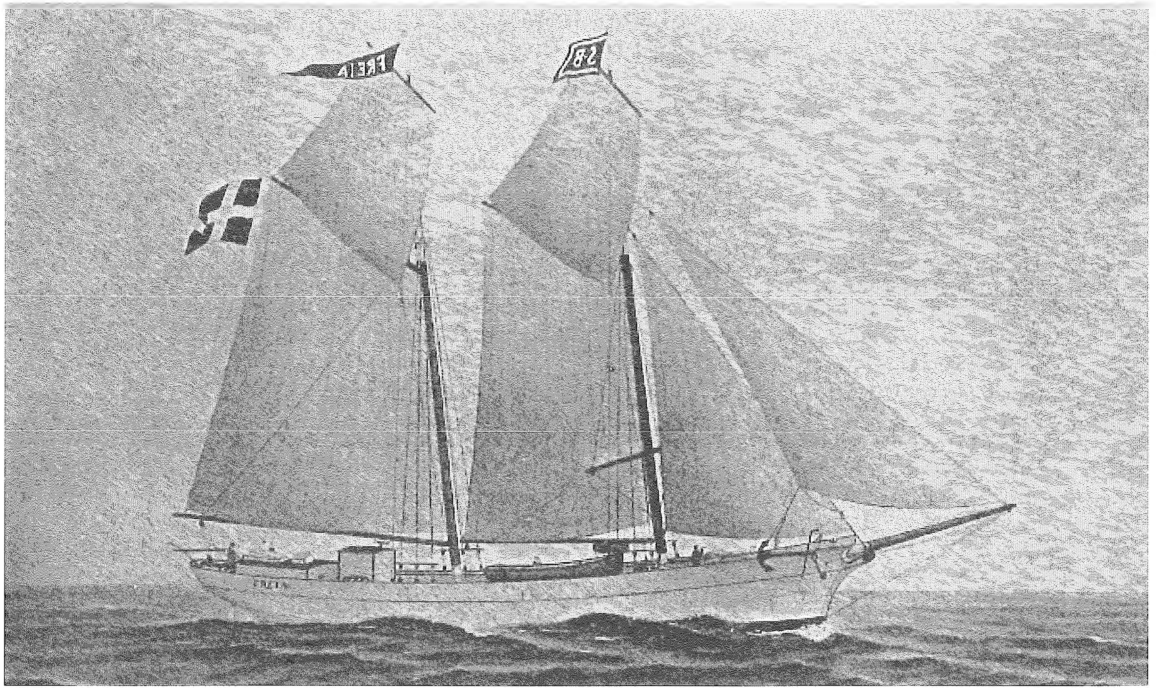
Bornholms Maskinfabrik i Rønne

Skonnerten FREIA blev bygget på Bornholms Maskinfabrik i Rønne i 1896-97. Fabrikken var blevet oprettet i 1880 og producerede især kakkelovne og landbrugsmaskiner, men havde også en skibssmedie på Rønne havn. Her på smedien udførtes reparation af ankre og andet af jern og stål på datidens træskibe.

I 1895 anlagde Bornholms Maskinfabrik en bedding i den nordlige del af Rønne havn og begyndte her at bygge skibe af stål. Selv om værftet ikke havde nogen lang levetid – det blev nedlagt igen i 1902 – blev der dog i dette tidsrum bygget 12 fartøjer, nemlig 2 lægtere til DFDS og 10 sejlskibe til forskellige rederier på Bornholm og det øvrige Danmark. Fælles for disse sejlskibe var, at de alle var bygget af stål på klink og havde den karakteristiske udfaldende »clipperstævn«, en hæk med afrundet spejl, og var særdeles velsejlende. Det største skib, der blev bygget på værftet, var en barkentine på 316 brt. FREIA – der havde byggenummer 2 – var et af de mindre på kun 65 BRT.

Af de 10 sejlskibe, der blev bygget på Bornholms Maskinfabrik, eksisterer i dag kun FREIA. Et andet skib fra værftet – skonnerten KAREN, der var bygget i 1901 – sejlede endnu i 1987 i Sverige under navnet AMAZONE, men er siden blevet hugget op. Det skete i Esbjerg omkring 1993, hvor en gruppe mennesker fra byen havde købt det gamle skib for at bygge det om til et skoleskib. Projektet blev dog opgivet, da det viste sig, at pladerne i skroget mange steder var så gennemtærede, at det ville være for bekosteligt at udskifte dem. Skibet blev hugget op, men den karakteristiske forstævn står i dag som et vartegn foran Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

Kølen til den 2-mastede sletskonnert FREIA blev lagt i begyndelsen af 1896, og i november måned samme år var den klar til at løbe af stablen. I et brev, der er dateret den 9. november 1896 fra Bornholms Maskinfabrik til Bureua Veritas, står der:



Skonnerten FREIA er bygget på Bornholms Maskinfabrik i Rønne i 1896, her gengivet efter et maleri.

The schooner FREIA, which was built at the Bornholm Engineering Factory in Rønne, in a reproduction from a painting.

»Den under Bygning værende Skonnert har vi saa nær færdig, at den skal løbe af Stablen førstkommende Fredag. Jeg ved ikke, om der skal foretages Eftersyn, før den kommer paa Vandet eller det foretages senere.«
Med Højagtelse
H. Blem
Direktør

Skonnerten var bestilt af et aktieselskab med navnet FREIA, i hvis bestyrelse sad bygmester Otto Bidstrup, C. P. Bentzen og skibsfører O. Vest. Af bilbrevet, der er udstedt den 19. februar 1897, fremgår det, at den er klinkbygget af stål, der er indkøbt i England. Skrogets længde i vandlinien er 22,6 meter, bredden er 5,65 meter og dybgangen er 2,15 meter. Lasteevnen er på 110 tons. Masterne er af fyrretræ, fokkemastens højde over dækket er 14,6 meter, og stormastens højde er 19 meter. Vanterne er af hamp, mens alle for- og mellemstag er af stålwire. FREIA fik kendingsbogstaverne NWQF.

Den nybyggede skonnerts navn FREIA var hentet fra den nordiske mytologi, hvor Fre-

ia – eller Freya – var kendt som gudinden for kærlighed. Desuden regnedes Freia for at være den smukkeste af alle gudinderne.

Det var meget almindeligt omkring århundredskiftet at opkalde skibe med navne fra den nordiske mytologi, som f.eks. THOR, TJALFE, GEFION m.fl.

FREIA's besætning var på 4 mand, 1 skipper og 3 dæksfolk. Dæksfolkene boede sammen i lukafet forude, mens skipperen havde sin kahyt helt agterude.

. . . og så til søs

FREIA's første skipper hed Nicolai Vilhelm Bech. Han var født i København i 1849, og efter at have opnået den nødvendige sejltid, begyndte han at læse på Københavns Navigationsskole. Her bestod han »Den Almindelige Styrmandsexsamen« i 1872, og året efter »Styrmandsexamens Anden Afdeling«. Begge eksamener blev bestået med topkarakter. Inden påmønstringen som fører af FREIA, havde N. V. Bech været skipper på OLINE DAHL i 7 år.

Og så begyndte FREIA i 1897 sine mange års sejlads i Østersøen. Den første rejse begyndte den 10. marts og var med en last granitsten fra Rønne til Neufarwasser i Tyskland. Derfra i ballast til Danzig for at laste oliekager til Nykøbing i Sverige.

N. V. Bechs barnebarn, Mogens Bech, har stadig den journal, som skipper Bech førte gennem de mange år, han sejlede med FREIA. Journalen er meget lakonisk i sine optegnelser. Der er kun anført dato fra afgangshavnen, hvad lasten bestod af samt dato for ankomst til lossehavnen. Under rejsen fra havn til havn er der en gang om dagen noteret positionen ved middagstid. Hvorledes vind og vejr har været på rejsen, findes der ingen optegnelser af i journalen.

Journalen fortæller, at FREIA kom til mange forskellige havne i Østersøen. Der blev gjort mange rejser fra Bornholm til Riga og Kønigsberg – det nuværende Kaliningrad – med granitsten, men skonnerten anløb mange andre havne i Østersøen, fra Flensborg, Vejle og Århus på Jyllands østkyst til Wiborg i Finland, til Stockholm, og til Stettin, Danzig og andre havne på den tyske kyst. FREIA var også flere gange i Limfjorden med granitsten fra Bornholm til havne på fjorden. Fra Aalborg og Nørresundby kunne der altid hentes en returlast af cement til Rønne.

Det var dog ikke kun granit fra Bornholm, som FREIA sejlede med. Skipper Bech's journal fortæller, at lasten også kunne bestå af: korn, mursten, svinefoder, cement, kalk, tjære i tønder, kartofler, brædder, tømmer, benmel, malt og meget andet.

To gange – mens N. V. Bech var fører af skonnerten – var FREIA i Nordsøen. Første gang var i 1903, da skibet lastede kartofler i Rønne til Kristiania i Norge. Efter udlosningen her lastede FREIA sten i Drammen til Altona på Elben, og fra Altona gik turen tilbage gennem Kielerkanalen med en last byg til Rønne. Den anden tur på Nordsøen fandt sted i juni 1908, da FREIA gik rundt om Skagen til Esbjerg med en last hvede. Returrejsen i ballast til Rønne gik også nord om Skagen.

N. V. Bechs journal viser, at FREIA kom hjem til Rønne hvert år i december måned og forblev her i de hårdeste vintermåneder. I begyndelsen af marts blev skonnerten igen rigget til, og sejladsen begyndte.

Sammen med den gamle journal findes også nogle notater, som N. V. Bech åbenbart har fundet så værdifulde, at de burde huskes. Et notat drejer sig om gigt og lyder sådan:

»Gigten kan heldbredes, paastaar en Engelsk Læge, naar man koger Stilkene og Rødderne af Sellerier og drikker det Vand, hvori de ituskaarne Sellerier ere kogte. De kogte Sellerier skæres derpaa og spises som Grøntsager.«

Måske har gigten virkelig plaget N. V. Bech, for han har noteret et andet husråd:

»1 Pægel Sjenever, 2 Pægle Vand, Saltpeter saa meget som der kan ligge paa en 50 Øre 3 Gange deraf. 1 eller 2 Snapse om Dagen.«

En pause under losningen. Til venstre med piben i munden ses skipper H. C. Hansen – også kaldet »Freia-Hansen«. Længst til højre bedstemand Andreas Arvidsen, der sejlede med FREIA i 25 år. Imellem dem sidder den påmønstrede kok og jungmand. Den fjerde person på billedet er en ukendt havnearbejder.

A break during the unloading of cargo. On the left with the pipe in his mouth is the skipper H. C. Hansen — also known as Freia-Hansen. On the far right is leading seaman Andreas Arvidsen, who sailed on the FREIA for 25 years. Between them is the cook/navigating apprentice who had signed on. The fourth person in the picture is an unknown dock worker.

I 1904 solgte det aktieselskab, der havde ladet FREIA bygge, skonnerten til reder C. M. Schor, men skibsfører N. V. Bech vedblev at føre skibet.

Gennem sine mange år som fragtskib forblev FREIA med at være hjemskrevet i Rønne, selv om ejerskabet skiftede flere gange. I 1912 blev den således overtaget af reder A. Pepke og i 1914 af et partsrederi med kul- og trælasthandler O. Bidstrup som reder.

»Freia-Hansen« bliver fører af skonnerten

Skibsfører N. V. Bech blev i 1912 afløst som fører af FREIA af kaptajn Hans-Christian Hansen. H.C. Hansen købte nogle parter i FREIA og sejlede med skonnerten indtil 1949, og derfor fik han naturligvis tilnavnet »Freia-Hansen«. Gennem de mange år, hvor H.C.Hansen sejlede med FREIA, købte han flere parter i skibet og havde de sidste år 50%.

En mand, der påmønstrede FREIA som kok og jungmand i 1942, fortæller bl.a., at besætningen den gang bestod af 3 mand: skipper Hansen, bedstemanden og så skiftende drenge som kombineret kok og jungmand. Kokken fortæller bl.a., at han hver dag til frokost skulle lave en stor portion spegesild og stegte kartofler. Denne ret »krydrede« skipper Hansen for sin del ved at strø sukker over den.

Den 1. verdenskrig satte sine begrænsninger for en fredelig fragtsejlads i Østersøen, selv mellem danske havne. Der skulle ofte søges speciel tilladelse af de tyske marinemyndigheder til sejlads i visse områder. I efteråret 1918 fik FREIA en sådan tilladelse, udstedt af det tyske gesandtskab i København. Den lyder oversat til dansk:

»Det danske sejlskib FREIA, hjemmehørende i Rønne, kendingsbogstaverne NWQF, har fri fart mellem danske havne syd for en linie Skagen-Vinga. Tilladelsen er gældende i tidsrummet fra den 9. september 1918 til den 15. december 1918.«

Den befuldmægtigede for den tyske marines admiralstab i København.

FREIA får maskine

Efter den 1. verdenskrigs afslutning begyndte konkurrencen fra damp- og motorskibene at gøre sig gældende inden for skibsfarten. De rene sejlskibe var nok billigere i drift – og dermed også i fragt – men de var langsommere og helt afhængige af vind og vejr.

Derfor fik flere og flere af de rene sejlskibe installeret en motor, og også FREIA fik en sådan om bord. Det var i maj 1921. Af tilsynsbogen fremgår det, at det var en 1-cylindret totaktsmotor på 25 HK fabrikeret af Rønne Maskinfabrik. Ved sejlads med motoren alene kunne FREIA nu gøre en fart af 7 knob.

Motoren var en glødehovedmotor, hvor glødehovedet skulle opvarmes af en blæselampe en halv times tid inden starten. Når glødehovedet var blevet tilstrækkeligt varmt, blev motoren startet med håndkraft, og det skulle der mange kræfter til. Dem havde bedstemanden Andreas Arvidsen fra Allinge, en stor, stærk og godmodig mand, der sejlede med FREIA i 25 år.

Sammen med motoren fik skonnerten sit første styrehus, men der blev ikke installeret nogen dynamo, så der kunne komme elektrisk strøm i skibet. Derfor forblev

belysningen om bord og i skibets lanterner stadig petroleumslamper.

Af tilsynsbogen fremgår det også, at den fulde skonnertrigning blev bevaret med løse stænger og den stående rig af hamp.

I marts 1932 blev FREIA solgt igen, denne gang til et partsrederi med 15 deltagere og konsul Magnus Bidstrup som korresponderende reder. Ved samme lejlighed blev den første motor fra 1921 udskiftet med en større, en 60 HK »Vølund«.

Efter en international overenskomst skulle alle skibe i disse år have skiftet deres kendingsbogstaver. Fra gammel tid havde danske skibe haft et kendingssignal, der begyndte med bogstav N-, men det blev i 1930-erne ændret, så danske skibes kendingsbogstaver nu alle begyndte med bogstavet O-. FREIA's nye kendingssignal blev OUSX.

Vinteren 1934 var forholdsvis mild, men alligevel var der isforekomster i de indre danske farvande. Ved sejlads i isen havde FREIA beskadiget sin skrue, men i stedet for at tage skonnerten i dok for at få rettet de bøjede skrueblade, klarede man selv problemet hjemme i Rønne. Der blev anbragt 40 tons brosten i forlasten og på fordækket, en kran løftede op i skonnertens agterende, og så var skruen klar af vandet og kunne repareres.

Grundstødning i Storstrømmen

De mange års sejlads med last fra havn til havn klarede FREIA i øvrigt uden nævneværdige uheld. En enkelt gang gik den dog på grund, men uden at lide skade.

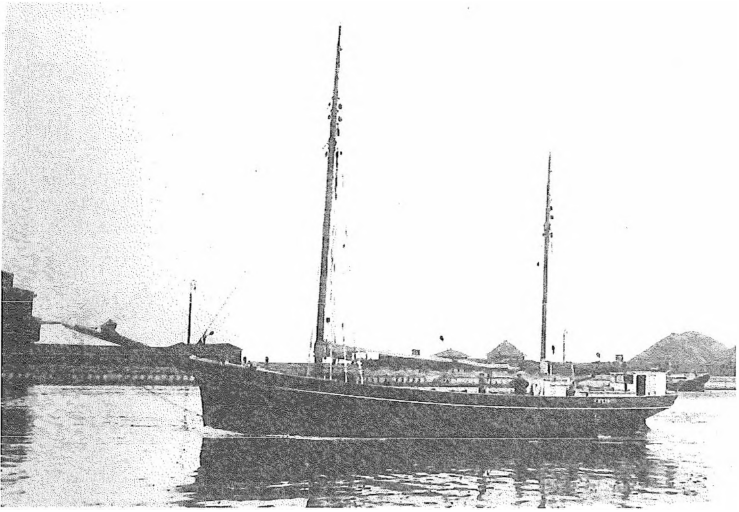
Det var på en rejse i september måned 1935 fra Bornholm til jyske havne med en last granitskærver og brosten. Storstrømsbroen blev passeret ved 2-tiden om natten, og lige derefter blev der på FREIA's styrbords side observeret en klar toplanterne og en rød bagbordslanterne. De internationale søvejsregler siger om en sådan situation, at så skal det skib, der har det andet på sin styrbords side, gå af vejen. Derfor drejede FREIA til styrbord – og gik på grund.

Fra FREIA satte man en båd i vandet og roede over til at andet skib, der viste sig at være ROMØ af Nyborg – der også stod på grund! Det havde skipperen på ROMØ dog ikke selv observeret.

Vel tilbage på FREIA forsøgte man at bakke af grunden, men forgæves. Det hjalp heller ikke, at man lempede en del af lasten agterover for at lette forskibet. Der var ikke andet at gøre end at vente på dagslyset.

Om morgenen kom en motorbåd fra land, og FREIA's fører, H.C. Hansen, anmodede om, at der måtte blive sendt bud efter Switzer, og ved middagstid ankom slæbebåden SVAVA. Efter 3 timers forløb lykkedes det endelig slæbebåden at få FREIA trukket af grunden. En efterfølgende dykkerundersøgelse viste, at skonnerten ikke have taget skade ved grundstødningen, så rejsen kunne fortsættes.

Ved ankomsten til Randers blev der afholdt søforhør, og her pointerede H. C. Hansen, at skylden for grundstødningen var ROMØ's. Da dette skib var gået på grund – før FREIA gjorde det – havde man ikke udskiftet navigationslysene med de to røde lanterner, som søvejsreglerne kræver af skibe, der står på grund. Derfor havde FREIA manøvreret,



FREIA omrigget til galease. Omrigningen fandt sted i 1939. Styrehuset var blevet monteret i 1921. Hvornår skrogfarven er blevet ændret fra lysegrå til sort, vides ikke.
The FREIA re-rigged as a galeas. The re-rigging took place in 1939. The wheel house was installed in 1921. It is not known when the hull colour was changed from light grey to black.

som om ROMØ var sejlende, og det var årsag til grundstødningen.

I 1939 sejlede FREIA stormasten over bord, og da der med den nye og større motor ikke længere var nødvendig med så stor en sejlføring, blev skonnerten i januar og februar 1939 omrigget til galease. De gamle master blev erstattet med mindre pælemaster af fyr, og det samlede sejlareal blev reduceret til 164 kvadratmeter. Der kunne nu føres storsejl, store-gaffeltopsejl, stagfok, klyver og mesan.

»Freia-Hansen«s søn fortæller

H. C. Hansens søn, maskinmester N. Skov Hansen, fortæller, at han første gang var med sin far ude at sejle, mens han endnu lå i barnevogn. Han kan naturligvis ikke huske noget fra den tur, men har fået fortalt, at den gik til Riga for at laste korn til Norge. FREIA ankrede op uden for havnen og en agent kom om bord for at få Rubler til bestikkelse af de forskellige havnemyndigheder. Uden denne bestikkelse ville lastningen blive meget forsinket.

Maskinmester N. Skov Hansen fortæller videre, at han som dreng sejlede med FREIA hvert år i sommerferien. I sommeren 1931 var han således med i Danzig, hvor skibet lossede brosten fra Rønne. Fra Danzig gik turen til Stettin, hvor der blev lastet kul tilbage til Rønne. Andre rejser gik til Jylland med gravmonumenter, og returrejserne var ofte med cement fra Nørresundby eller svinefoder fra Vejle til Rønne.

Da N. Skov Hansen var færdig med skolen i marts 1940, ville han også have en uddannelse til søs. Han var med til at gøre skibet søklar efter vinteropholdet i Rønne og mønstrede derefter som kok og jungmand på FREIA den 17 april. Den 2. verdenskrig var brudt ud, og det fik besætningen at mærke, da de i juni måned kom til Lübeck i Tyskland. N. Skov Hansen fortæller:

»Vi skulle hente en last smedekul til Rønne, men da vi kom i havn, var kullene ikke kommet. Vi forhalede derfor til en kanal, hvor vi blev lagt op. Den 13. juni indtog tyskerne Paris og den 17. juni kapitulerede Frankrig. Da var tyskerne helt oven på. Der var ikke et vindue i byen, der ikke havde tyske flag og hagekorsbannere hængende. Tyske soldater marcherede med musik gennem byen, og alle råbte »Heil Hitler!«. Da gjalt det om som dansker at holde sig væk fra gaderne.«

FREIA fortsatte under hele krigen med at sejle i Østersøen. Lasten bestod stadig fortrinsvis af granit og sandsten fra Bornholm, og returlasterne af kalk fra Faxe, cement fra Aalborg eller teglsten fra Egernsund. Trods miner i farvandene gennemførte FREIA sejladserne uden uheld.

Josefat Brucz bliver fører af FREIA

I 1949 valgte »Freia-Hansen« at gå fra borde. Han havde gennem en årrække haft 44/80 parter i skibet, og dem solgte han nu til konsul M. Th. Bidstrup for 33.600 kroner kontant. Som ny skipper på det over 50 år gamle fartøj blev antaget Josefat Brucz, der kom til at føre det de sidste år i fragtfarten.

Nu var den gamle »Vølund« motor ved at være nedslidt, og en ny blev installeret i 1959. Det var en Hundested-motor med to cylindre og på 90 HK. Motoren var ikke ny. Den var bygget i 1952 og havde været monteret i galeasen ERNA af Nexø. Denne galease var forlist ved Hammeren under en storm i 1958, og efter at have ligget under vand i flere måneder, blev bl.a motoren igen bjærget, repareret og sat ombord i FREIA. Der sidder den endnu og fungerer efter omstændighederne godt. Dog skal den tiltales med »Hendes majestæt«, siger skibets nuværende ejer.

Josefat Brucz var fører af FREIA de sidste mange år i fragtfarten. Han blev samtidig partsreder, men de sidste 3 år blev han eneejer, og i disse år sejlede han som eneste mand om bord. Den sidste last, som FREIA sejlede med, var en last hvede til Sønderborg.

Og så blev det gamle skib – 76 år efter stabelafløbningen i Rønne – fortøjet og lagt op ved kajen i samme havn.

En epoke i skibets historie var forbi – og en anden kunne begynde.

Jens Lund køber FREIA

Skonnerten blev sat til salg, men de gode tider for småskibsfarten var definitiv forbi, så det var vanskeligt at finde en køber. Et par englændere var interesseret i skibet for at anvende det til turistsejlads i Caribien, men de kunne ikke skaffe de nødvendige penge til købet.

Men så hørte en bornholmer i det fremmede, kaptajn Jens Lund fra Santa Barbara i Californien, at FREIA var til salg. Han havde de nødvendige penge og blev enig med Josefat Brucz om en købesum på 100.000 kroner kontant, og i 1972 skiftede FREIA så ejer endnu en gang.

Jens Lund var vokset op i Rønne, hvor hans fader bl.a. havde været direktør for 66-bådene. Fra sin drengetid kendte Jens Lund FREIA fra de mange gange, skibet havde været i Rønne havn, og mens han gik i skole, havde han i ferierne foretaget flere ture med skonnerten. Som så mange andre drenge fra den gamle søfartsby, var også han gået til søs efter skoletiden. Han begyndte som elev på Kogtved Søfartsskole og sejlede derefter som kok og jungmand i småskibsfarten. I 1950 var han på togt med skoleskibet DANMARK, og udmønstrede derefter som letmatros og matros i forskellige danske skibe. I 1955 kom han til USA og begyndte at sejle med amerikanske skibe. Senere blev han amerikansk statsbor-

ger, bosatte sig i Santa Barbara og tog sine nautiske eksamener i USA. I 1972 – da han købte FREIA – var han avanceret til kaptajn på en amerikansk supertanker tilhørende Gulf Oil.

De første 3 år efter overtagelsen blev FREIA liggende i Rønne havn, og i disse år tilbragte Jens Lund sine sommerferier i Rønne, hvor han slappede af med at banke rust på sit skib. Desuden blev skibet rigget om igen fra galease til »fore-and-aft« skonnert, som den oprindelig var bygget, også med den rå til en bredfok, som den oprindelig havde. Råen blev imidlertid senere fjernet igen. En del af den nye rig var brugt grej, som Jens Lund købte billigt i forskellige danske havne. Skonnertmasten blev således købt i Frihavnen for 200 kroner. Inden FREIA igen var sejlklar, havde Jens Lund brugt over 500.000 kroner til klargøringen.

Det var kun somrene, der blev brugt på at renovere skonnerten. I vintertiden fortsatte Jens Lund med at sejle som kaptajn på de amerikanske tankbåde.

Med turister i lasten

Det var ikke den nye reders mening, at FREIA igen skulle sættes ind i fragtfarten, men Jens Lunds idé var at tilbyde turister at sejle med på ture af en ca. uges varighed. Derfor skulle det indvendige i skibet nødvendigvis også sættes i stand. Lastrummet skulle således indrettes til 5 to-mandskamre foruden en salon, kabys, baderum og toiletter.

I 1975 blev FREIA forhalet til Rudkøbing, hvor det daværende bådeværft lagde et nyt dæk på skonnerten og tilriggede de nye master. Det nye sejlareal blev på 325 kvadratmeter. Den nye indretning af lastrummet blev udført på Thurø Yachtværft.

Og endelig skiftede skibet både navn og flag. Nu kom det til at hedde FREIA RØNNE og blev hjemskrevet i Panama.

Da Jens Lund primært satsede på at komme til at sejle med tyske turister, fik FREIA RØNNE fast station i Kiel, og i juni 1978 gik det første togt med betalende turister af sted. Jens Lund var selv skipper og hans hustru, Birgithe, sejlede med som kok. Den første tur gik til Rønne for at præsentere den nyrenoverede skonnert i den by, hvor den havde været hjemskrevet i så mange år.

Jens Lund skriver i skibsjournalen for den 26. juni:

»Klokken 02.30 passerede Dasser Ort fyr på 8 sømils afstand. På 24.00-04.00 vagten antastet to gange af østtyske patruljefartøjer. Vinden SW styrke 4. Søen agterind. 15.00 ankom Rønne havn.«

De følgende to dage var der mange gæster om bord. Byens borgmester kom og ønskede skibet velkommen tilbage til Rønne, og også den bornholmske presse viste stor interesse for den nyrestaurerede skonnert.

Således fortsatte sejladserne i de følgende år. Om sommeren sejlads med turister i Østersøen eller på længere ture til Oslo. Om vinteren blev skibet lagt op, og Jens Lund brugte tiden til at vedligeholde det gamle skib.

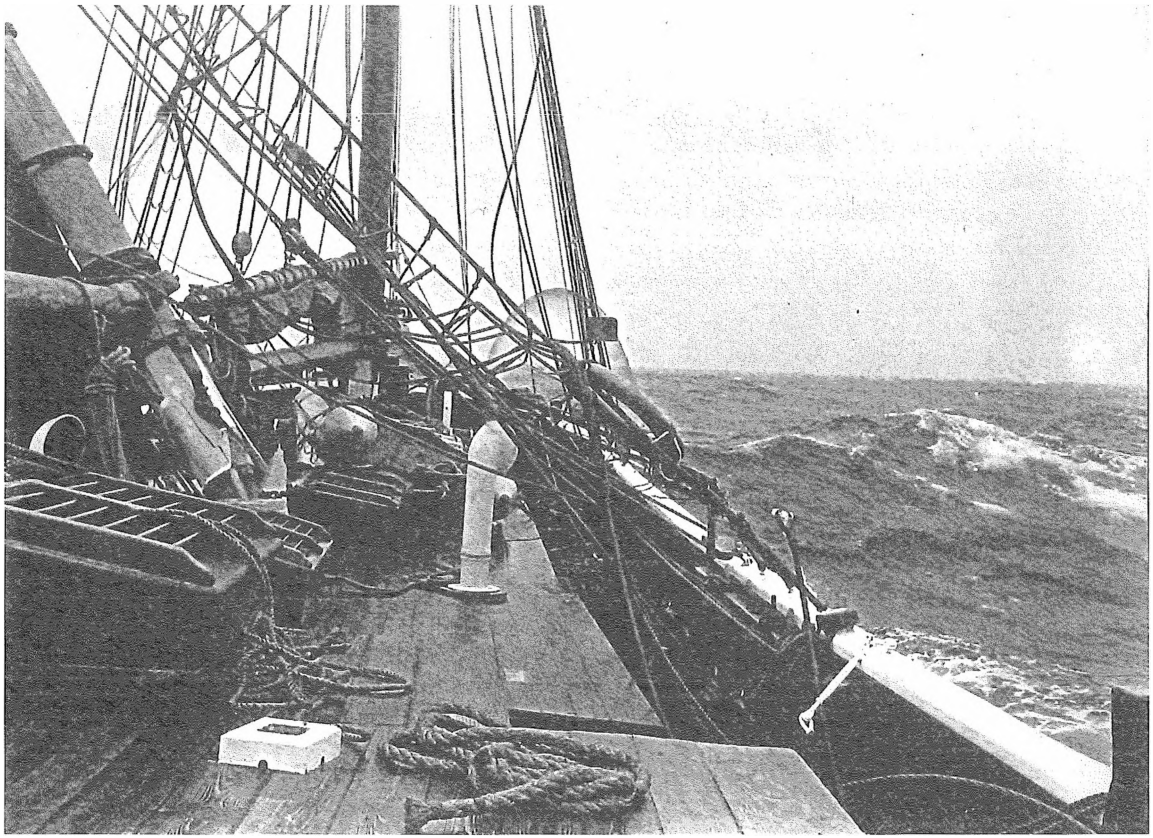
Et alvorligt havari

Under en sejlads til Bornholm i maj 1981 kom FREIA RØNNE ud for et havari, der nemt kunne have fået alvorlige følger.

Skonnerten var afsejlet fra Holtenau den 25. maj med 9 tyske gæster ombord. Samme aften ankom skibet til Bagenkop, hvor det blev liggende natten over. Den følgende morgen afsejlede FREIA RØNNE fra Bagenkop og ankom til Klintholm havn klokken 22.15 samme aften.

Onsdag den 27. maj skriver Jens Lund i journalen:

»09.15 afgang Klintholm mod Bornholm. Vinden NE, styrke 5-6, halvdårligt sigt. Satte alle sejl udenfor havnen og stoppede maskinen kl. 09.30. Klokken 10.00 tværs af Møns fyr, kurs 120 grader retvisende. 12.00 tværs af



Under sejlads med tyske turister i 1981 kom FREIA ud for et alvorligt uheld, da stormasten brækkede ved dækket under et pludseligt opstået uvejr. Heldigvis kom ingen til skade ved haveriet, og FREIA kom sikkert ind til Stubbekøbing.

During a voyage with German tourists in 1981 the FREIA suffered a serious accident when the main mast broke off at the deck during a sudden storm. Luckily no-one was hurt in the accident and the FREIA made it safely to Stubbekøbing.

fyrskibet »Møn SE«. Vinden friskende, svær sø.

13.00. Skonnertstang brækket, stormast over mærset brækket, klyverbom ud for pyntenetstokken brækket. Løb skibet op i vinden og bjærgede sejl. Storsejlet ville ikke fire på grund af beknebet pikfald. 13.30 drejede skibet rundt, kurs NW mod Grønsund.

13.45. Grundet stormast stående uden vanter og med pres i storsejlet, brækkede stormasten ved mastekraven, men blev hængende i mellemstag, stb. bomdirk og storskøde.

Kl. 16.00 coaster »Salona« anduvet og tilbød assistance. Gav kursen til Grønsund 320 grader retvisende. 16.30 »Salona« frigivet og fortsat kurs mod Gedser.

17.00 påbegyndt Grønsund renden. 18.30 ankom til Stubbekøbing. Fortøjede styrbord side til kaj på ydermolen. 19.30 bjærgede forgrejerne, storgaffel og storsejl.

Alt vel om bord!«

Da den pludselige og kraftige vind ramte skonnerten, havde den fuld sejlføring, og det var nok årsagen til, at skaderne blev så store. Heldigvis kom ingen om bord noget til ved havariet.

De følgende dage måtte FREIA RØNNE blive liggende i Stubbekøbing for nødreparation og opklaring af den ødelagte rig. Turen til Bornholm blev aflyst, og i stedet sejlede skonnerten tilbage til Ring Andersens værft i Svendborg, hvor den blev repareret for over 125.000 kroner.

De følgende år fortsatte sejladserne hver sommer uden nævneværdige uheld, men i 1986 var det slut.

Jens Lund døde, og FREIA RØNNE blev lagt op ved Thurø Yacht- og Kutterværft.

Skonnerten får nye ejere

Og så var den gamle skonnert igen sat til salg. Køberne var denne gang Kirsten og David Thomas, der købte FREIA RØNNE af dødsboet i 1987.

Kirsten Thomas er født og opvokset i Strandhuse i udkanten af Svendborg og er uddannet som sygehjælper. David Thomas er født i Perth i Australien og er uddannet som designer og maritim-arkitekt. Det var som sådan, at han første gang kom til Danmark og Svendborg i 1974. Han var af den amerikanske ejer af det gamle Svendborgskib, galeasen RING ANDERSEN, ansat til at stå for ombygning af skibet på værftet i Svendborg.

David Thomas har tidligere deltaget i American Cup-sejladser og har også sejlet med andre sejlskibe på de syv verdenshave. Hans ophold i Svendborg blev permanent – ikke mindst fordi han traf Kirsten og blev gift med hende i 1984. Han tog styrmands- og skibsførereksamen på Svendborg Navigationsskole samme år.

Da ægteparret købte FREIA RØNNE, var skonnerten stadig indregistreret i Panama, men deres ønske var igen at få den indregistreret under dansk flag. Det havde imidlertid sine vanskeligheder, selv om dødsboet efter Jens Lund sagde, at det kun var midlertidigt, at skibet havde været indregistreret i Panama. Desuden sagde boet efter Jens Lund, at der ikke var søpant eller andre hæftelser i skibet, men det viste sig, at det ikke var rigtigt. Panama ville ikke slette FREIA RØNNE af registeret før der var betalt 35.000 dollar, som man påstod stadig skyldtes for indregistreringen i Panama.

Det var ægteparret Thomas's ønske at fortsætte den sejlads med turister, som Jens Lund havde påbegyndt, men nu viste det sig, at indregistreringen under Panamas flag slet ikke tillod dette. Ægteparret søgte hjælp gennem det danske udenrigsministerium og det danske konsulat i Panama, men forgæves.

Det blev advokat Palle Petersen i Svendborg, der fandt en foreløbig løsning på problemet. Han foreslog at lade skonnerten indregistrere i Honduras, der ikke krævede nogen frigørelsesattest fra Panama. Denne registrering fandt sted i 1988, og så fik FREIA slettet ordet RØNNE i sit navn og fik hjemsted i San Loranzo.

Kirsten og David Thomas følte sig delvis ført bag lyset af dødsboet, der havde solgt dem skonnerten, og de søgte derfor om fri proces til at få sagen afgjort ved Landsretten. Sagen faldt ud til deres fordel. Landsretten bestemte, at ægteparret skulle have 10% af købesummen tilbage og bestemte også, at FREIA nu skulle betragtes som værende ude af Panamas skibsregister.

Det blev en glædesdag for ægteparret. Nu kunne Dannebrog snart igen hejses over det gamle skib. Sagens afgørelse betød dog også, at skonnerten aldrig måtte anløbe Panama, hvis den ville undgå at blive beslaglagt af myndighederne der, men der var nu heller ingen planer om at sejle over Atlanten. Kirsten og David Thomas havde kun ønske om at sejle i Østersøen, som FREIA altid havde gjort.

Nu forestod en ny stor og bekostelig ombygning af skibet for at kunne opfylde de krav, som søfartsmyndighederne i Honduras krævede for at skonnerten måtte sejle med passagerer. Denne ombygning beløb sig til over en halv million kroner.

Efter skonnertens færdiggørelse, gik den første rejse til Kiel. Bryggeriet Carlsberg havde chartret den for at kunne deltage i Kielerugen.

Og endelig i 1991 bestemte Landsretten, at FREIA nu kunne indregistreres i det danske skibsregister og igen komme til at føre dansk flag. Det betød til gengæld også, at de danske søfartsmyndigheder havde nye og større krav at stille til passagerernes sikkerhed. Heldigvis trådte Skibsbevaringsfonden til med et beløb på 110.000 kroner, så det blev muligt at imødekomme disse ønsker. I forbindelse med sejladsen »Fyn Rundt« fik FREIA nogle år senere 5.000 kroner fra Tjalfefonden for den smukke vedligeholdelse.

Den tidligere handelsminister Anne Birgitte Lundholt, under hvis ministerium dansk skibsfart dengang hørte, var i sin ministertid indstillet på at give de gamle, bevaringsværdige fartøjer lempeligere vilkår for at sejle med turister, og det har FREIA også nydt godt af. Nu er FREIA optaget som det 4. skib i sammenslutningen af danske veteranskibe.

»Om hundred år er alting glemt«, er der et gammelt ord, der siger. Måske passer det i nogle sammenhænge, men ikke i tilfældet med skonnerten FREIA, for den lever i bedste velgående. Hver sommer stikker den stævnen indenfor i mange danske havne og lader sig beskue og beundre af mange »ship-lovers« som en repræsentant for gammel, dansk skibsbygning, når den er bedst.

The Schooner FREIA – 100 Years at Sea

Summary
Only a very few Danish ships are still sailing when they are a hundred years old. One of them, however, is the schooner FREIA, which was built in Rønne on Bornholm in 1897.

A schooner is a type of ship which originated in the American War of Independence in the 18th century, but in the following century it spread to other maritime nations in the world. This type of ship also became very popular in the Danish merchant fleet, which had a total of about 200 schooners around 1910.

It was a joint owned shipping company in Rønne that commissioned the schooner, but unlike most other Danish schooners the FREIA was built of steel and retained the characteristic »clipper prow« like its American prototypes. After being launched the FREIA was put into cargo traffic in the Baltic, where its cargo mostly consisted of granite from Bornholm to ports in Denmark, Germany and the Baltic States. The return cargoes to Bornholm were usually timber and other building materials.

The FREIA had a crew of four, a skipper and three deck hands. The first master of the schooner was N. V. Bech, and he skippered the ship until 1912. He was succeeded by skipper H. C. Hansen, and since he remained master of the schooner until 1949, he was given the nickname »Freia-Hansen«. From 1949 to 1972 the skipper of the FREIA as Josefat Brucz.

The schooner got its first engine in 1921, and in 1939 it was rerigged as a galeas.

It survived the many years in the Baltic cargo traffic with no notable mishaps, although once it did run aground without being damaged. Nor did it suffer any serious accidents in the course of the two world wars.

In 1972 the ship stopped sailing with cargoes and was put up for sale. The purchaser was Captain Jens Lund from California. He originally came from Rønne but was now an American citizen. He had the ship registered in Panama, re-rigged it again as a schooner, and converted it into a tourist ship. During the following summers it sailed with tourists in the Baltic Sea and during the winters Jens Lund kept the ship in good repair. In the summer of 1981 the FREIA suffered a serious accident when the main mast broke off at the deck during a sudden storm. Luckily no-one was hurt in the accident and Jens Lund managed to get the schooner safely back into harbour.

Jens Lund died in 1986 and the FREIA was put up for sale. The purchasers were Kirsten and David Thomas, who wished to continue the tourist cruises begun by Jens Lund. They also wanted to have the schooner registered under the Danish flag once more, but did not succeed in doing this until 1991. In 1997 it will be 100 years since the FREIA was launched in Rønne, but despite its great age the old schooner is still sailing – no longer with granite, but with people who via a few days aboard this ship want to get a little insight into life at sea.

Birger Thomsen: Blokhuset ved Kastrup Knæ – Kong Christians sidste knytnæve

I 1645 anlagde Christian IV et forsvarsanlæg udfor Kastrup.

Det skulle forhindre gennemsejling på dette smalle sted i Sundet. Kanonerne på blokhuset blev aldrig affyret i vrede og anlæggets aktive levetid blev kort. Ikke desto mindre findes der stadig på havbunden rester af dette store ingeniørarbejde.

Birger Thomsen, marinarkæolog og historiker, fortæller her om historien bag blokhuset ved Kastrup og undervandsjagten på resterne af det.

Forhistorien

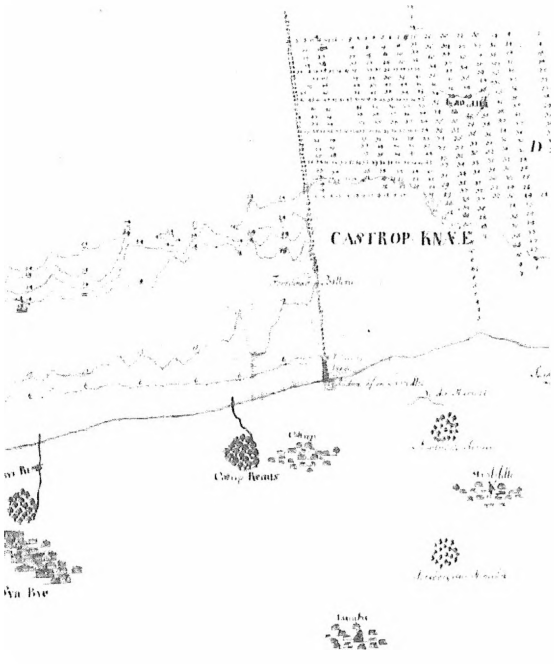
I sommeren 1732 lå nogle søfolk med en robåd og målte farvandet ved Kastrup Knæ op. I parallelle linier bevægede de sig ud fra kysten og vendte ind mod kysten igen, startende ved en pejling fra Tårnby Kirke igennem Kastrup.

Dybderne blev omhyggeligt målt med en lang stage og optegnede. I den første, nordligste linie på 12' vand opdagede de en forhøjning, der ikke var naturskabt: i kortet, som navigationsdirektør Lorentz Lous udarbejdede efter opmålingen blev den benævnt: »Forsiunket Batterie«

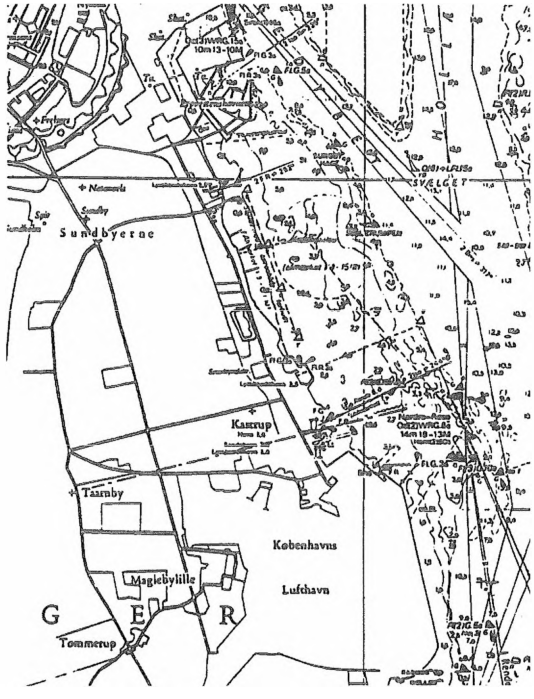
I efteråret 1973 stod Jens Schou Hansen, dykkende amatørarkæolog, på Søkortarkivet og ledte efter oplysninger om vragene efter slaget på Rheden 1801, da han fik Lous' opmålingskort mellem hænderne. Rutinemæssigt registrerede han det »Forsiunkne Batterie« som et muligt fortidsminde. Han fandt senere i litteraturen oplysninger om et blokhus, som Christian IV i 1645 havde ladet opføre på »Caspers Knæ«, dvs. Kastrup Knæ og satte dette i forbindelse med kortsignaturen fra 1732.

Oplysningerne kom senere til at indgå i Fredningsstyrelsens register over fortidsminder på havbunden, hvor de lå uantastede, indtil man i 1990 besluttede at bygge en bro fra Kastrup til Malmø. Dette udløste en stor aktivitet for at kortlægge vrag og fortidsminder i anlægsområderne, og særligt det »Forsiunkne Batterie« tiltrak sig opmærksomhed.

Fredningsstyrelsen var i mellemtiden blevet til Skov- og Naturstyrelsen, og det var her, at eftersøgningsarbejdet blev sat i gang. Udgangspunktet var Lous' kort fra 1732, hvor man i pejlelinien fra Tårnby Kirke gennem Kastrup også kunne finde en signatur for »Rudera af en Skantze«. Det er ikke en let opgave at flytte en sådan beliggenhed fra et tidligt 1700-tals kort over i et moderne UTM-kort, men via et tilsvarende opmålingskort fra 1787 kunne man konstatere, at skansen, hvoraf der endnu kunne ses rester, lå lige under Fortelings Kalk-



Opmålingskortet fra 1732, sammenholdt med et moderne kort over det samme område. Pejlelinie er indtegnet på begge kort. Da vi endelig fandt resterne af søfortet, lå de kun 300 m. fra den position, som var angivet på det gamle kort fra 1732. (Kort- og Matrikelstyrelsen).



Survey map from 1732 compared with a modern map of the same area. The lines of position are marked on both maps. When we finally found the remains of the sea fort they were positioned just 300 metres from the point marked on the old map from 1732. (Kort- og Matrikelstyrelsen).

værk, i dag Kastrup Glasværk.

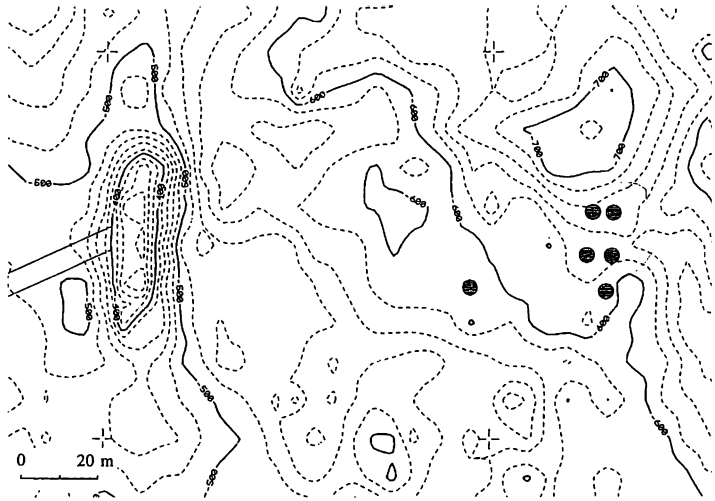
På UTM-kortet var det nu en let sag at trække en linie gennem Tårnby Kirke og Kastrup Glasværk, måle afstanden fra kysten ud til batteriet på det gamle kort og sætte den ud i UTM-kortet: Vi havde nu en omtrentlig position på de eventuelle rester af det »Versiunkne Batterie« fra 1732.

Denne position lå betænkelig nær anlægsområdet for den kommende Øresundsforbindelse, hvorfor det blev besluttet at foretage en nærmere rekognoscering for at fastslå den nøjagtige beliggenhed af batteriet.

En marinarkæologisk eftersøgning

Den omtrentlige position på søkortet viste, at der her var ca. 4 m vand, hvilket svarede til de 12', der var angivet i 1732. På denne dybde var det muligt at se ned på havbun-

Udtegning af en seismisk opmåling i området 1993. Fundamentet til søfortet aftegner sig tydeligt. 200 m. øst for fundamentet kan man se markering af de såkaldte duc d'alber, som var det vestligste af opfyldningen på Saltholmsiden. Den 200 m. brede gennemsejlingsåbning passer godt sammen med en skudafstand med skråskud i 1600-tallet. (Skov- og Naturstyrelsen).
Drawing of a seismological survey in the area in 1993. The foundation of the sea fort shows up clearly. 200 metres east of the foundations the outline of the so-called duc d'albes can be seen. They were the most westerly part of the filling in which took place on the Saltholm side. The 200 metre-wide open channel for ships to sail through fits in very well with the average shooting range for oblique fire in the 17th century. (Skov og Naturstyrelsen).



den fra en helikopter, men flyvningen gav ikke resultat, da bunden var overgroet med tang, der skjulte alle konturer. Næste skridt var at foretage en præcisisonsopmåling af området. Med et særligt fintfølende ekkolod blev et areal på en kvadratkilometer registreret, og det afslørede en struktur på havbunden, der ikke så helt naturlig ud. Dykkere kunne da også senere konstatere, at strukturen indeholdt tømmer af svære dimensioner, i en konstruktion, der kunne minde om det Vilde Vestens bjælkehytter. De samme dykkere havde tidligere fundet to konstruktioner, der kunne minde om duc d'alber, anbragt på stenpuller, ca. 150 m øst for bjælkekonstruktionen.

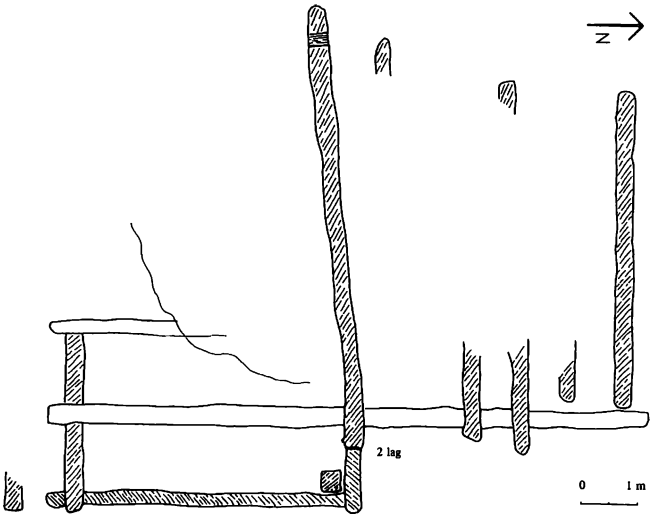
Det »Versiunkne Batterie« var genfundet, kun små tre hundrede meter fra det sted, der var angivet i opmålingskortet fra 1732.

Der blev optaget dateringsprøver af træ fra begge anlæggene, og en af prøverne gav en C-14 datering for duc d'alberne på ca. 1640. Prøver fra selve tømmerkonstruktionen dateredes mere præcist ved dendrokronologi til sommeren 1639, træet stammede fra Gotland. Der kunne næppe være tvivl om, at dette var resterne af det blokhus, som Christian IV havde ladet opføre i 1645.

Blokhuset i dag

I dag består resterne af blokhusanlægget af to dele: den østlige, der fremtræder som to stenpuller, ca. 12 x 12 m, som rager 1,5 m op over havbunden. I pullerne er nedrammet pæle af nåletræ. Den vestlige del er et fundament, bygget op over en rektangulær tømmerkonstruktion, 40 m langt og 17 m bredt. Siderne skråner indad, så anlægget er bredest forneden og bliver smallere opad.

De enkelte bjælker har i den ene ende et indhak til samling nedefra og i den modsatte ende oppefra. De ligger vinkelret på

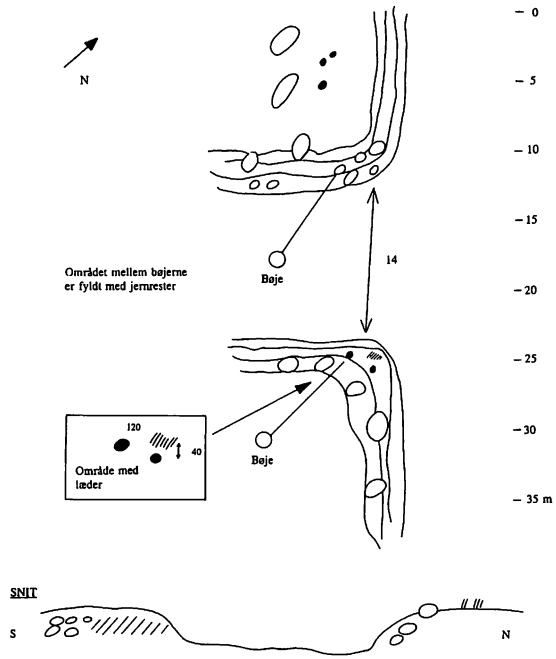


Opmålingstegning af den frilagte del af blokhusfundamentet 1993. Dette er opbygget med bjælker, der er lagt vinkelret på hinanden, med sten og ler som opfyldning. Det er ikke muligt at afgøre, om konstruktionen er samlet i land og derefter sejlet ud for at sænkes, men Christian IV beskriver en sådan metode i forbindelse med planer om et tilsvarende anlæg. (Mads Gulløv, rentegnet af Tove Woller).

Land survey drawing of the part of the blockhouse foundations which was laid bare in 1993. It is built of beams laid at right-angles to each other, with stone and clay as filling. It is not possible to determine whether the construction was assembled on land and then sailed out to be sunk, but King Christian IV describes such a method in connection with plans for a similar military installation. (Mads Gulløv, and working drawing by Tove Woller).

Skitsetegning af de to duc d'alber, som udgjorde begyndelsen på opfyldningen på Saltholmsiden. Der er i arkiverne fundet oplysninger om, at der i opfyldningen skulle indgå sænkede skibe, men der er ikke fundet belæg for, at der virkelig blev sænket skibe udfor Saltholm. (Mads Gulløv, rentegnet af Tove Woller).

Sketch of the two duc d'albes which comprised the start of the filling in on the Saltholm side. The archives contain information indicating that sunken ships were also to be used in the filling in, but no evidence has been found that ships were actually sunk off Saltholm. (Mads Gulløv, and working drawing by Tove Woller).



hinanden. Enkelte steder findes der bearbejdningsspor – skrå indhak i siden af tømmeret – der ikke synes at have noget formål i denne konstruktion, og endelig findes et fint bomærke, af form som et anker, i en af bjælkerne.

Undersøgelsen af anlægget kom kun til at omfatte det øverste bjælkelag i ca. 14 meters længde, så der gemmer sig stadig mange arkæologiske oplysninger i resterne af blokhuset på Kastrup Knæ.

De historiske kilder

Adskillige historikere har gennem tiderne behandlet Christian IV's blokhus ved Kastrup, fra Niels Slange 1749 til Bjørn Westerbeck Dahl 1991. De fleste har benyttet de traditionelle historiske kilder, primært kongens egenhændige breve, Kancelliets brevbøger og rentemesterregnskaberne. I nogle af disse afhandlinger finder man sammenblandinger mellem planer for anlæg ved Dragør og anlægget af blokhuset ved Københavns Havn. Den mest gennemgribende og korrekte beskrivelse af arbejdet er foretaget af Bjørn Westerbeck Dahl, men selv i denne udmærkede artikel er der nogle – meget forståelige – misforståelser med hensyn til anlæggets natur. Den arkæologiske viden letter i høj grad tolkningen af det historiske kildemateriale.

Kong Christian og søforterne

Christian IV lagde stor energi i forsvaret af Øresund, hvorfra han fik sine indtægter via Sundtolden. I 1640 lod han anlægge søbatteriet ved Lappegrunden, nord for Helsingør. Det siges, at han egenhændigt har tegnet grundplanen for dette forsvarsanlæg,

Frilægningen af søfortets rester i maj 1993. Dykkerne har benyttet spulehoveder til at rense tømmerstokkene for nærmere undersøgelse og opmåling. (Foto Mads Gulløv).
Excavation of the remains of the fort in May 1993. Divers have used flushing gear to clean the logs for closer inspection and surveying. (Photo Mads Gulløv).

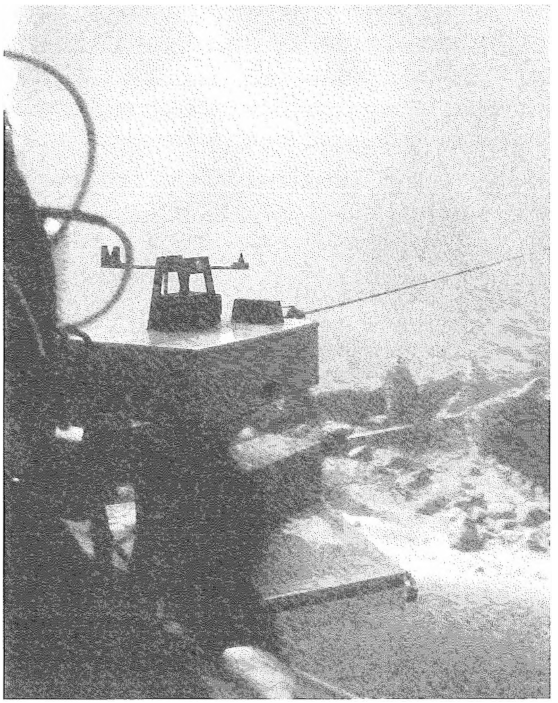
der skulle beskytte Kronborg for angreb nordfra.

Selv om dette måske kan betvivles, er der ingen usikkerhed med hensyn til hans interesse i selve anlægsarbejdet, idet han gav nøje instrukser til Corfitz Ulfeldt om byggemåden i et brev af 9. januar 1640: »..ded paa lappen yul uerre Nedentyl aff tømmer..Ded øffuerste yul gørris aff steen.« Kongen beskrev her på sit brede sjællandske mål kvantitet af tømmer og sten, murstene og bolte og søm. Han viste ringe tiltro til sin ingeniør, Hans Jacob Schørt's

evne til at klare opgaven og ønskede selv overvåge byggeriet, når materialerne var indsamlet.

Den sydlige del af Sundet skulle også befæstes. Ved Dragør skulle anlægges et »realt værk« med bastioner. Hertil kom en dæmning, som skulle bane vejen for anlægget af et blokhus. Skal man tro et svensk spionkort fra 1648, var dette kun begyndelsen til et stort anlagt forsvar af Drogden, med fire blokhuse og skanser langs kysten. Kongen stoppede anlægsarbejdet af mangel på materialer og tid. I stedet blev tre armerede skibe, S: ANNA, STUMPE DORETHE og FLADLUSEN, udlagt ved Dragør for at forhindre gennemsejling. I 1640 blev således kræfterne koncentreret om opførelsen af blokhuset

Topometer opmåling. Instrumentet er tidligere anvendt til opmåling af f.eks. bygninger. Et stålmålebånd strækkes ud og placeres på det punkt, der ønskes målt. Herefter udløses en mærkestift, som prikker afstand og retning på det målte punkt på et stykke vandfast papir i et givet målestoksforhold. (Foto: Gunnar Broge).



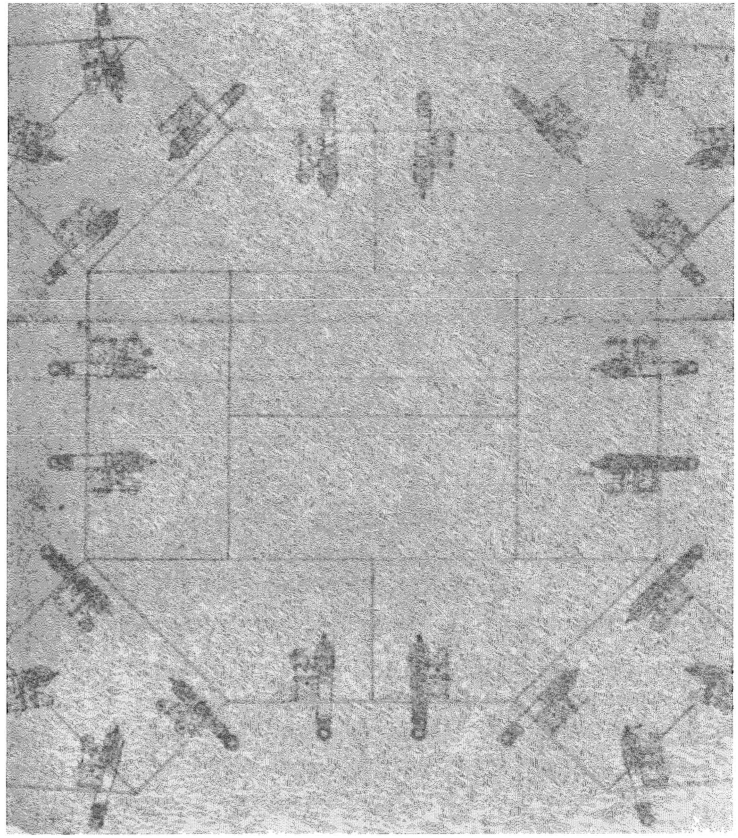
Topometer measurement. The instrument has previously been used for the mapping of buildings amongst other things. A steel tape measure is stretched out and placed at the point which is to be measured. Then a marking needle is triggered which scratches both the distance and direction of the measured point onto a piece of waterproof paper in a certain scale. (Photo: Gunnar Broge).

på Lappegrunden og anlægget af en dæmning ved Dragør. Om resten af planerne hørtes intet mere.

Blokhuset ved Kastrup Knæ

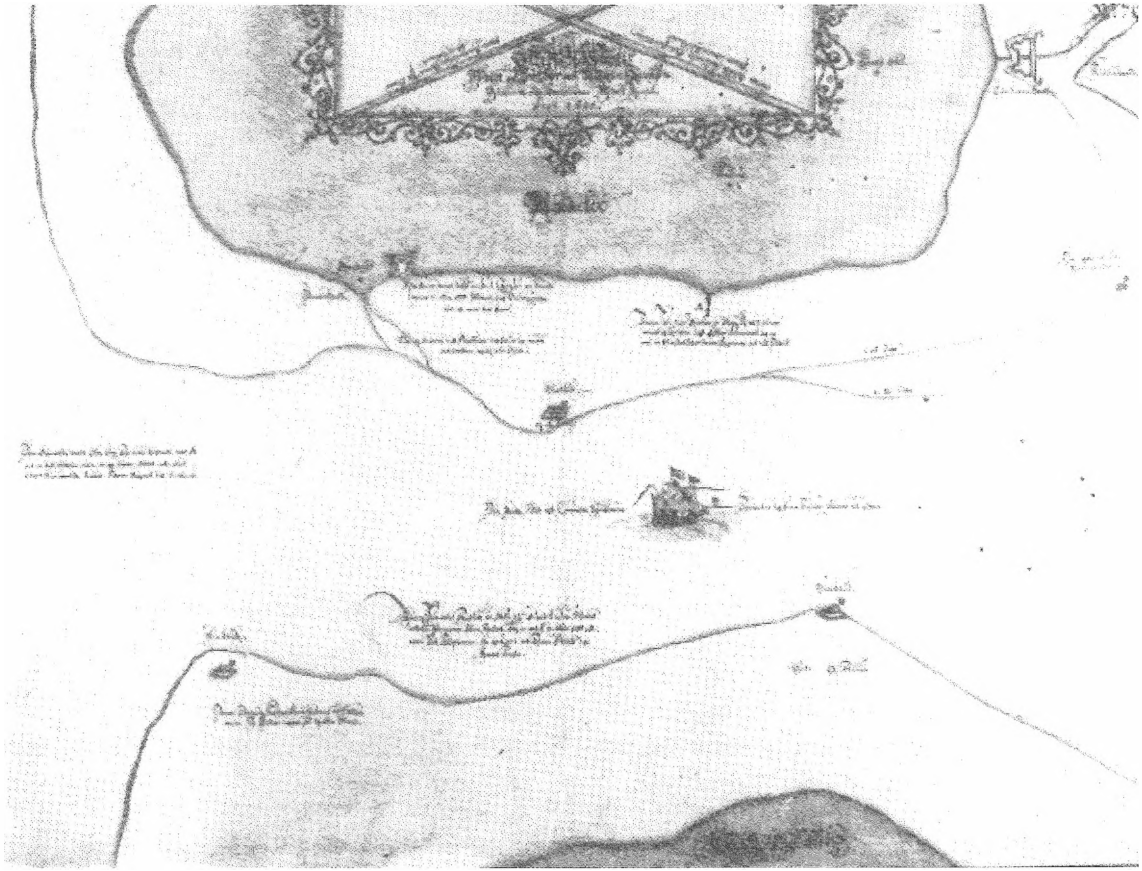
På det svenske spionkort, udarbejdet af Erik Dahlberg i 1648 på grundlag af et dansk tegnet kort, formentlig fra 1640, er indtegnet en dæmning, gående ud fra Kastrup. Det kan have været planerne at lægge et blokhus her allerede i 1640, men kan også tolkes som en tilføjelse af det i 1648 eksisterende blokhus, som Dahlberg må have haft kendskab til. I hvert fald er der først belæg i andre kilder for dæmning, blokhus og skanse i foråret 1645.

Christian IV's interesse for en befæstning ved Kastrup hang umiddelbart sammen med den ulykke, der havde ramt den danske admiral Pros Mundt ved Fehmern i 1644. Her blev med et slag ændret radikalt i styrkeforholdet mellem den danske og svenske flåde. En reduceret dansk flåde gik i defensiven. Svenskerne truede med at landsætte tropper fra Skåne på Sjælland og hollænderne ville udnytte den danske svaghed til søs til at slippe for Øresundstolden. Det blev derfor vigtigt at kunne hindre en sejlads gennem Sundet uden flådens hjælp. Under de fredsforhandlinger, som var indledt i Brømsebro i februar 1645, begyndte man anlægget af forsvarsværket ved Kastrup. Christian IV fulgte arbejdet nøje. Adskillige af hans breve fra denne periode er skrevet på fogedgården ved Kastrup i marts måned. Hans breve giver os et klart indtryk af anlæggets karakter:



På Rigsarkivet findes denne tegning, som tilskrives Christian IV's egen hånd. Det skulle være en tegning af søbatteriet på Lappegrunden fra 1640. Der er endnu ikke foretaget opmålinger af resterne af Lappegrundsbatteriet, men en sådan kan være med til at be- eller afkræfte autenciteten af denne grundplan. (Rigsarkivet).

This drawing in the Danish Record Office is assumed to be in Christian IV's own hand. It is supposedly a drawing of the sea battery on Lappegrunden from 1640. No surveys of the remains of the Lappegrund battery have yet been made, but such a survey could prove or disprove the authenticity of this ground plan. (The Danish Record Office).



Svensk spionkort over det danske forsvar af Drogden. Det er udarbejdet i 1648 af Erik Dahlberg efter et dansk forlæg, der menes at være udarbejdet i 1640. I 1648 har Dahlberg formentlig haft oplysninger om det nu nedlagte søfort ved Kastrup og tegnet det med ind på kortet. (Krigsarkivet, Stockholm).

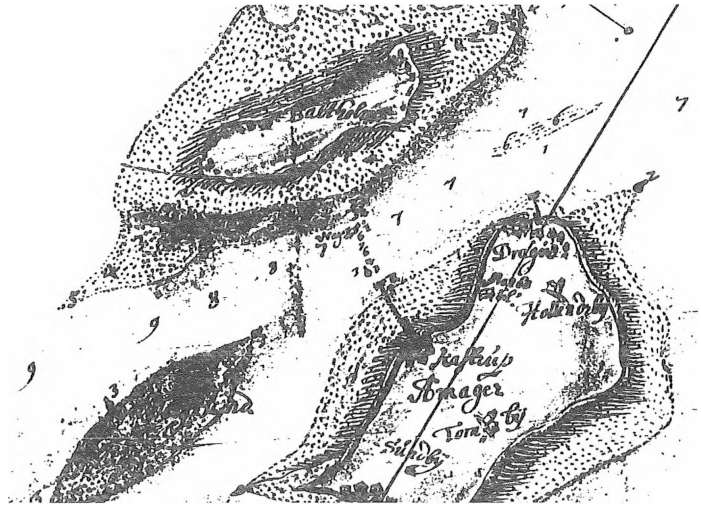
Swedish intelligence map of the Danish defence of Drogden. It was drawn up in 1648 by Erik Dahlberg based on an original Danish map which is thought to have been made in 1640. In 1648 Dahlberg probably had information about the now dismantled fort at Kastrup and marked it in on the map. (The War Records Office, Stockholm).

Der omtales en skanse i land, en dæmning med blokhus samt en opfyldning. Denne opfyldning er misopfattet som en opfyldning mellem blokhuset og Amager, men nærlæser man kongens brev til Rigsrådet, 3. marts 1645, fremgår det, at han anlægger et forsvarsværk, så kun en rende »langs landet« skal være åben, mens resten lukkes ved at sænke skibe.

Sammenholdes dette med hans brev kun

Det mest detaljerede kort over anlægget ved Kastrup er udført af Bagge Wandel på et kort over Sjælland, dateret 1653. Her er tydeligt aftegnet skansen i land, dæmning og bro ud til blokhuset samt opfyldningen fra Saltholm og ud lidt øst for blokhuset. Der er i denne spærring angivet et vrag, som måske er kan bekræfte, at der virkelig blev sænket skibe i denne spærring.(Kgl. Bibliotek).

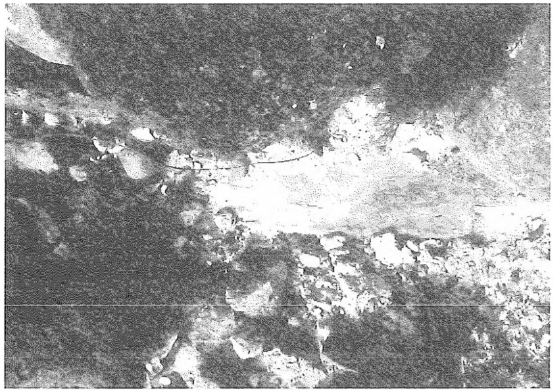
The most detailed map of the installation at Kastrup was drawn up by Bagge Wandel on a map of Zealand dated 1653. The entrenchment on land, the dam and bridge out to the blockhouse, as well as the filling in from Saltholm and out to a point east of the blockhouse are all clearly marked on this map. A wreck has been marked in this obstruction which may confirm that sunken ships were really used in the obstruction. (The Danish Royal Library)



6 dage senere til Corfitz Ulfeldt, hvor han uddyber sine planer nærmere, står det klart, at anlægget består af et bolværk (blokhuset), en vej ud til bolværket, samt »at man er ved at sænke dybet på den anden side, så der kun bliver et hul, der ikke er bredere end at man kan skyde over det med skrå«. »Den anden side« kan kun være over mod Saltholm. Dette understreges af et missiv til tolderne i Sundet, afsendt af Kancelliet 30. maj 1645: De skal advisere alle skibe, der farer gennem Sundet, at de tager den kurs

I tømmerkonstruktionen forekom spor af bearbejdning, som ikke umiddelbart synes at høre til her. Her er et diagonalt indhug i en tømmerstok. Forklaringen på dette kan være, at tømmeret er genbrug. Christian IV giver i sine breve ordre til at anvende tømmer fra bygninger bag Københavns Slot til konstruktionen af søfortet. (Foto Mads Gulløv).

In the timber construction there are traces of work done on the wood which do not immediately appear to belong here. The picture shows a diagonal cut in a log. The explanation may be that the timber had already been used before. In his letters Christian IV orders timber from the buildings behind Copenhagen Castle to be used in the construction of the sea fort. (Photo Mads Gulløv).



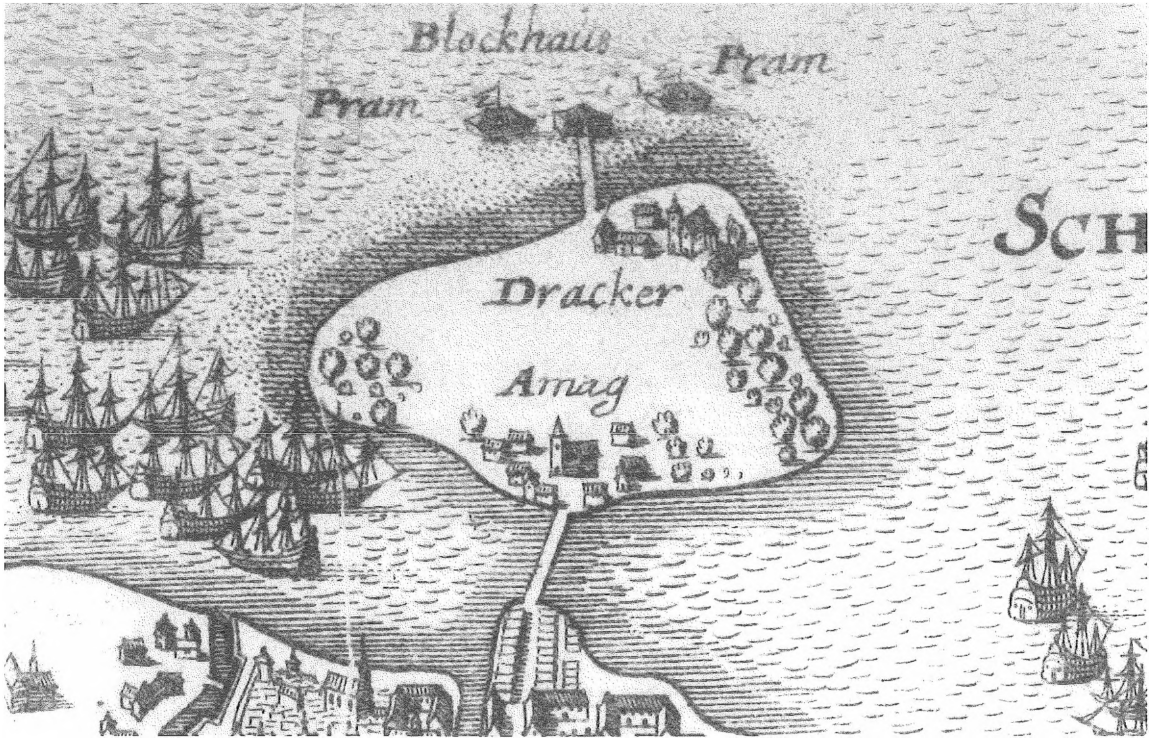
I tømmeret fandtes dette bomærke, der ligner et anker. Der er ikke fundet nogen forklaring på dette. (Foto Mads Gulløv).
This mark, which resembles an anchor, was found in the timber. No explanation for it has been found. (Photo Mads Gulløv).

nær Amager, efter den tønde, som ligger på Kastrup knæ, da Kongen er begyndt på den »anden« side at lade dybet synke. Begge kilder peger på en opfyldning på Saltholm-siden.

Undersøger man det samtidige ikonografiske kildemateriale, bliver denne tolkning tydeligt understøttet af et særdeles kendt kort af Bagge Wandel. Det drejer sig om hans kort over Øresund 1653, udgivet kun otte år efter anlægget af blokhuset ved Kastrup Knæ. Her findes tydeligt aftegnet hele anlægget, fra skansen, der beskytter landfæstet for broen ud til blokhuset og opfyldningen overfor mod Saltholm – den opfyldning, der bl.a. skulle styrkes ved sænkning af skibe. I denne forbindelse er det både historisk og marinarkæologisk interessant, at der på Wandels kort er aftegnet et vrag tæt ved spærringen på Saltholm-siden. Christian IV's breve omtaler forberedelser til sænkningerne, men der er endnu ikke fundet kildemæssigt belæg for, at sådanne sænkninger har fundet sted. Oplysningerne i Wandels kort peger nu ikke alene på, at disse sænkninger kan have fundet sted – de angiver også hvor, der kan være vrag.

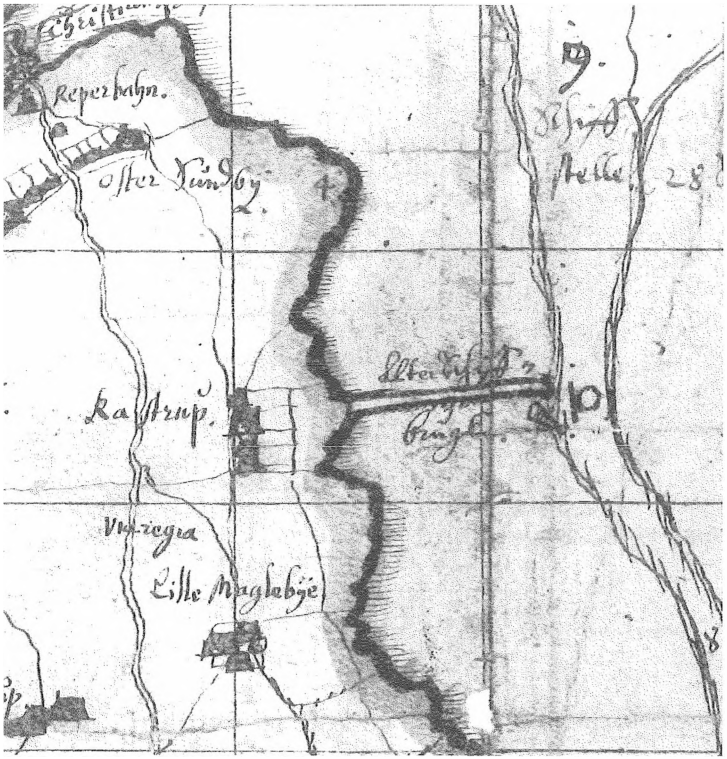
Arbejdet påbegyndtes i marts 1645, med skanse, blokhus og opfyldning. Regnskaberne for arbejdet afsluttedes i september, hvor anlægget har stået færdigt. Som konstruktør blev voldmester Hans Ohnemuller udpeget, men som sagt fulgte kongen selv arbejdet nøje. Hvordan selve konstruktionen af blokhuset er foretaget vides ikke, men Christian IV har i et tidligere brev, fra 1640 beskrevet den metode, han foretrak: at samle tømmerkonstruktionerne på land og derefter at sejle dem ud og sænke dem på stedet. En del af tømmeret blev hentet fra nogle bygninger bag Københavns Slot. Dette kan forklare de bearbejdningsspor, vi ved dykningerne fandt på noget af træet, og som ikke hørte til selve blokhuskonstruktionen: tømmeret har været genbrug.

I juni var den politiske situation blevet tilspidset. Midt under fredsforhandlingerne, hvor de hollandske udsendinge har optrådt som mæglere, ankommer en stor konvoj af hollandske handels- og orlogsskibe til Sundet. De havde til hensigt med magt at sejle ind i Østersøen – uden at betale den forkætrede Sundtold. Tolden, som var den danske konges personlige indtægt, var under krigen blev skruet voldsomt op og var dermed blevet en torn i øjet på det tiltagende hollandske handel på Østersøen.



Højdepunktet i blokhusets korte, men ikke udramatiske historie. I juni 1645 sejler den hollandske konvoj ned gennem Sundet fra nord, mens der syd for Amager ligger en svensk flåde og truer med at føre tropper over til Sjælland. Resterne af den danske flåde ligger på Københavns red. På dette udsnit af et kobberstik fra »Theatrum Europæum« ses situationen, hvor den hollandske konvoj forbereder sig på at passere Drogden. Vi ser også blokhuset med sin forstærkning af de to pramme STUMPE DORETHE og FLADLUSEN. Matthäus Merian, som beskrev den politiske situation i sit værk fra 1647, daterer denne situation til 1644 på kobberstikket, men dette er en fejl. I dette år kom der også en hollandsk konvoj igennem Sundet, men tog den østlige rute gennem Flinterenden, og i 1644 lå der ingen svensk flåde syd for Amager. Endelig var blokhuset ikke bygget før året efter. (Matthäus Merian: »Theatrum Europæum«, Frankfurt am Main 1647, Kgl. Bibliotek).

The highlight of the blockhouse's short but dramatic history. In June 1645 the Dutch convoy sails down through the Sound from the north, while a Swedish fleet lies south of Amager and threatens to sail troops over to Zealand. The remains of the Danish fleet lie in the roads of Copenhagen. This section of a copperplate from "Theatrum Europæum" shows the situation where the Dutch convoy is preparing to pass Drogden. The blockhouse is also visible with its reinforcements the two barges STUMPE DORETHE and FLADLUSEN. Matthäus Merian, who described the political situation in his work from 1647, dates this situation to 1644 in the copperplate, but this is a mistake. In that year a Dutch convoy also passed through the Sound, but it took the easterly route through Flinterenden, and in 1644 there was no Swedish fleet lying south of Amager. Finally, the blockhouse was not built until the following year. (Matthäus Merian: "Theatrum Europæum", Frankfurt am Main 1647, The Danish Royal Library).



»Sic transit Gloria Mundi« – allerede i 1656, elleve år efter det blev bygget, er Christian IV's store ingeniørarbejde blevet reduceret til en gammel skibsbro. Således betegnes resterne af anlægget på Johannes Mejers kort over Sjælland, dateret 1656.(Kgl. Bibliotek).

"Sic transit Gloria Mundi" – by 1656, 11 years after it was built, Christian IV's great piece of engineering has been reduced to an old ship's bridge. That is how the remains of the installation are described on Johannes Mejer's map of Zealand dated 1656 (The Danish Royal Library).

De 300 skibe i den hollandske konvoj passerede Kronborg den 5. juni, mens Christian stod og så på. Der blev ikke skudt på flåden. Rigsrådet havde på det kraftigste frarådet kongen at provokere hollænderne. Ej heller i den sydlige ende af Sundet, ved Kastrup, blev der budt på modstand fra det nu færdigarmerede blokhus. Det var endog blevet forstærket med to stykpramme: STUMPE DORETHE og FLADLUSEN. Fjerde Christians sidste knyttede næve forblev i ro: i den politisk spændte situation vovede han ikke at slå til.

Med freden i Brømsebro afmonteredes kanoner fra skansen og blokhuset ved Kastrup, og anlægget, der aldrig blev brugt efter hensigten, fik nu lov til at forfalde. I 1656 vises det på Johannes Mejers kort over Sjælland, reduceret til betegnelsen: »Alter Schiffsbrücke« – en gammel skibsbro. Denne forsvinder også med tiden og det må formodes, at resterne af landfæstet fra Blokhuset i dag gemmer sig under den nordlige havnemole i Kastrup Havn.

Litteratur:

Askgaard, Finn: *Christian IV »rigets væbnede Arm«.* Tøjhusmuseet 1988.

Dahl, Bjørn Westerbeek: 1600-tallets sjællandske kystskanser. *Krigshistorisk Tidsskrift 1991/1.*

Hansen, Jens Schou: *Fortidsminder på havbunden.* Antikvariske Studier 5, Fredningsstyrelsen.

Hansen, Jens Schou: Ekkolodsopmåling ved Kastrup Knæ. *Marinarkæologiske forundersøgelser forud for etablering af en fast Øresundsforbindelse.* Skov- og Naturstyrelsen 1995.

Holck, P.: De ældste søbatterier Tre Kroner og Prøvestenen. *Tidsskrift for Søvæsen* 1939.

Slange, Niels: *Christian dend Fjerdes Historie I-II. udg. og forbedret af Hans Gram.* Kbh. 1749.

Thomsen, Birger: Rekognoscering efter resterne af det formodede søfort, anlagt ved Kastrup af Christian IV i 1645. *Marinarkæologiske forundersøgelser forud for etablering af en fast Øresundsforbindelse.* Skov- og Naturstyrelsen 1995.

Thomsen, Birger: Helikopterrekognosceringer over den projekterede Øresundsforbindelse maj-juni 1992. *Marinarkæologiske forundersøgelser forud for etablering af en fast Øresundsforbindelse.* Skov- og Naturstyrelsen 1995.

Kildemateriale, trykt:

Christian IV egenhændige Breve, 1639-1645.
Kancelliets Brevbøger 1644-45 v. J. Jørgensen, Kbh. 1968.

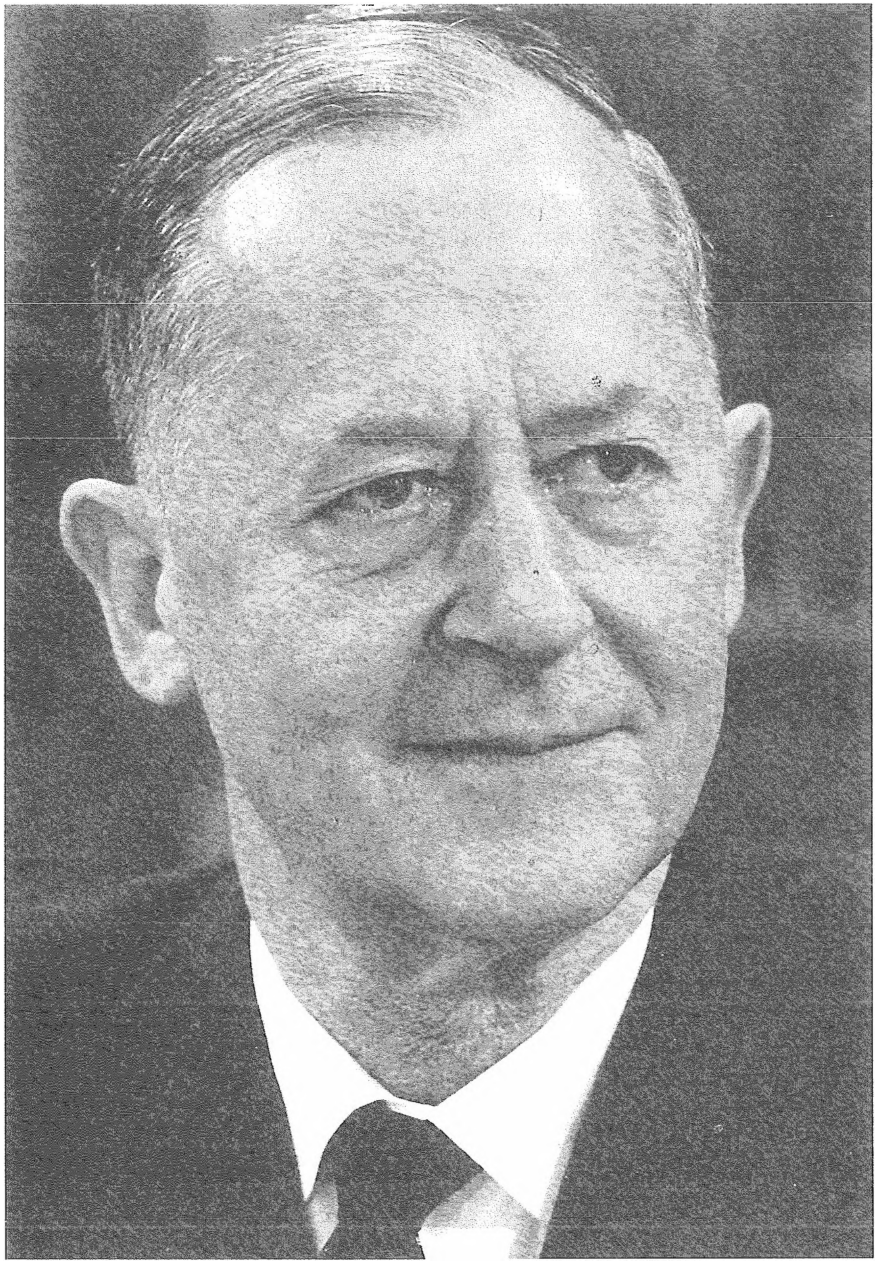
Kildemateriale, utrykt:

Kancelliet, Sjællandske Tegnelser, div. år. (1639-1645).
Rigsarkivet, 1. afd.
Rentemesterregnskaber, div. år. (1639-1645).
Rigsarkivet, 1. afd.

The Blockhouse at Kastrup Knee - King Christian's Last Clenched Fist

Summary
A survey map from 1732 showed traces of a battery which at that time lay 4 metres under water. When work began on the construction of the permanent link across the Sound it was noticed that the work would come very close to the presumed site of the old military installation. Therefore a search was begun for the remains of the battery associated with Christian IV, who is said to have constructed a blockhouse at Kastrup in 1645. With the help of modern seismology and divers the installation was found just 300 metres from the place marked on the map from 1732. Wood from the installation was dated by means of dendrology to 1639: the blockhouse had been found and it dated from Christian IV's reign.

The blockhouse was built to defend the narrow strait between Saltholm and Amager. On the shore it was protected by an entrenchment, and opposite, on the Saltholm side, some vessels were filled up and possibly sunk so that there was only a narrow channel that ships could pass through. The installation was constructed in great haste when the Danish fleet lost its dominant position over the Swedish fleet as a result of its defeat at the Fehmern in 1644. From March to August 1645 they worked for dear life on the blockhouse, the filling in and the entrenchment. At this point peace negotiations had begun between Denmark and Sweden at Brömsebro. Among the mediators were the Dutch, who were especially dissatisfied with the fact that the Danish king had raised the Sound Dues enormously. In June 1645 the Dutch forced the passage of a convoy of 300 ships without paying the Dues. King Christian stood at Kronborg watching the ships pass , but without opening fire, and when the ships reached Kastrup the commandant there was ordered to let the canons remain silent. King Christian had forged a powerful clenched fist, but when the political situation became too tense he did not dare to use it. Shortly afterwards, by the terms of the peace agreement, the installation was dismantled and a few years later it fell into disrepair.



Jørgen Worm
1909 – 1997

Jørgen Worm in memoriam – 1909-1997

Med vemod modtog Handels- og Søfartsmuseet og Venneselskabet den sørgelige meddelelse, at den tidligere chef for Søfartsafdelingen i Erhvervsministeriet (oprindelig Handelsministeriet), Jørgen Worm, var afgået ved døden 2. febr. 1997 få dage før sin 88 års fødselsdag.

I kraft af sit høje embede var hans arbejdsfelt specielt den moderne danske handelssøfart. Om hans indsats på dette område kan man læse i biografiske værker. Med Søfartsmuseet havde han en lang årrækkes nærkontakt, idet museet i tidligere tid hørte ind under Handelsministeriets regi. I 1960 blev han valgt til formand for museets komité, og dermed indledtes en for museet lang og frugtbar periode. Han er den formand, der har siddet længst i stolen, nemlig hele 20 år. Først i 1980, da han selv faldt for aldersgrænsen, måtte han sige farvel. Det havde været økonomisk vanskelige tider, som vi alle måtte slide os igennem, men han, der elskede »sit museum«, var altid parat til at skaffe os så gode forhold, som det overhovedet var muligt. Vi mødte altid velvillig forståelse for vore – i reglen meget beskedne – ønsker, og vidste, at der blev gjort for os, hvad der kunne gøres, via formfuldendte forhandlinger og vægtige argumenter, samt med trøstens ord, hvis kassen var tom. Worm var den korrekte embedsmand, der som ballast havde den afbalancerede viden om sit embedes talrige problemer og om de faktiske hjælpemuligheder, samt et beredvilligt ønske om at støtte os. Samtidig var han en lun jyde. Han ejede et stort fond af stille munterhed, som han forgæves søgte at skjule for os og andre, og det rette blink i øjet. Museets personale, høje som lave, satte umådelig pris på ham, og det var gensidigt. Han var altid interesseret i de praktiske eller videnskabelige emner, vi baksede med eller skrev om. Når der var runde dage at fejre, gav han sig trods al travlhed tid til at smutte op på Kronborg for at ønske tillykke og derved markere dagen, samt få en hyggelig sludder. Han viste tillid, og den blev gengældt.

Hans kærlighed til sagen ytrede sig på endnu en positiv måde, idet han i ti år, fra 1960 til 1970, påtog sig hvervet som formand for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, en post der optog en stor del af hans travle tid. Han var en flittig læser af museets årbog og glædede sig hvert år til dens komme.

Alt dette er nu historie. Vi var taknemmelige over, at han efter sin afsked fik en lang række indholdsrige pensionistår, i hvilke det personlige venskab fortsatte. Han fik tid til at dyrke sine interesser af forskellig art: tennis, cykelkørsel – at se ham sno sig gennem trafikken på en overfyldt Knippelsbro var en fornøjelse – læsning af historisk og kulturhistorisk art, af erindringer og – ikke at forglemme – vinbøger. Han var en stor elsker og kender af madkultur,

hvilket menuen på de årlige komitémøder på Kronborg nød godt af. Vi, der endnu i vort sind bærer mindet om ham, sender ham en stor tak for de mange gode og farverige år, vi havde sammen, og mindes de talrige pudsige situationer, vi oplevede med ham, ikke mindst de mange kvikke replikker, der uvægerligt faldt fra hans side.

Vi vil savne ham!

Henning Henningsen

Museets protektor
Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Vicedirektør, Niels Jørgen Bagge*, formand
Sekretariatschef Jens-Jørgen Absalonsen*
Kantineleder Britt Andrés
Advokat Ole Bang*
Professor, dr. phil. Ole Feldbæk
Arkitekt M.A.A. Arne Gotved
Konserveringstekn. Mads Gulløv
Kaptajn, formand A. Fischer Henrichsen
Skibsmægler Jørgen V. Henriksen
Formand Niels-Jørgen Hilstrøm
Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen*
Overtelegrafist Karl Peter Lauritsen
Direktør Jørgen Marcussen
Skibsreder Jørn Møller
Direktør H.J. Esmann Olesen
Skibsreder Carsten Rousing
Slots- og Haveinspektør Ole Stattau
Driftschef Jørgen Svarer
Underdirektør Anton Vognsen*, næstformand

Sekretær:
Konsulent, cand.jur. Poul Carstensen

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale (Juni 1997)

Museumsdirektør Hans Jeppesen
Museumsinspektør Hanne Poulsen
Museumsinspektør Kåre Lauring
Museumsforvalter
Morten Kirketerp Nielsen
Konserveringstekniker Mads Gulløv
Skibsteknisk konsulent Jes Kroman
Bibliotekar Bert Blom
Museumsassistent Bruno W. Jessen
Sekretær – stillingen ubesat
Bogholder Kaya Hansen
Fotograf Kirsten Jappe
Receptionist Lone Knudsen Kristiansen

Timelønnede kustoder:
J. Steen Christiansen
Tue Christiansen
Christina I. Emdrup
H. Thorben Hansen
Lisbeth S. Kristensen
Klaus Meyer
Jan Rindom
Susan Bjerre Skaaning

Rengøringsassistent Aase Hvid
Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1996

Indsamling, undersøgelse og forskning
Som i tidligere årsberetninger skal også denne indledes med en stor tak til de mange, som har skænket museet vidnesbyrd om Danmarks maritime kulturhistorie. Tilvæksten i samlingerne registreres nu via edb i museernes fælles registreringssystem DMI, og efter beretningen bringes den samlede »høst« for 1996.

Også bibliotekets forøgelse er især betinget af gaver. Af de i alt 487 nye bind blev de 112 købt, 221 var gaver og 154 modtog vi gennem bytteforbindelser.

Årets undersøgelser viser alsidigheden i vor søfarts historie.

Mads Gulløv har medvirket ved Skov- og Naturstyrelsens undersøgelser af vrag ved Anholt i tiden 17/6 - 6/7, og i første uge af august deltog han i hævningen af en mortér fra det danske orlogsskib SNAREN-SVEND. Skibet fik i 1659 den usædvanlige skæbne at blive sænket af Kronborgs kanoner, affyret af svenske besættelsestropper.

Morten Kirketerp Nielsen har sidst på året assisteret ved de landarkæologiske udgravninger af B&W-grunden på Christianshavn, hvor der fandtes flere udrangerede skibe fra slutningen af 1500-årene og 1600-årenes begyndelse.

Kåre Lauring har fortsat sine studier i finansieringen af den danske Kinahandel i slutningen af 1700-årene.

Hanne Poulsen har skrevet biografier til fjerde udgave af Weilbachs Kunstnerleksikon og Hans Jeppesen har leveret et par artikler til Danmarks Nationalleksikon.

Forberedelsen af 7-bindsværket Dansk Søfarts Historie har taget tid for Kåre Lauring som billedredaktør og Hans Jeppesen som redaktionsmedlem. Forlaget Gyldendal har valgt at udskyde udgivelsen til foråret 1997, hvor bind 1 vil udkomme, og senere samme år udgives de følgende tre bind.

Endelig tog museet sidst på året initiativet til, i samarbejde med en række andre interesserede museer, at søge Statens Museumsnævn om økonomisk støtte til at dokumentere B&W Skibsværft inden den tilsyneladende uundgåelige lukning.

Bevaring
Konserveringsindsatsen har været koncentreret om at klargøre genstande til udstilling i basis- og særudstillinger.

Dertil har modelværkstedet restaureret ni modeller fra B&W Skibsværft før de solgtes på Bruun Rasmussens auktioner, samt istandsat tre kirkeskibsmodeller. Restaureringerne er udført af Anders Favrholdt.

Formidling
De besøgende har kunne opleve to særudstillinger.

Den 26/3 åbnede »Sømand, købmand, supercargo«, der fortalte om en række af de personer, som i sidste tredjedel af 1700-årene bidrog til, at danskere kunne få te, silke og porcelæn fra Kina, bomuldstoffer og krydderier fra Indien og sukker fra Vestindien.

Udstillingen modtog økonomisk støtte fra Kulturby 96, og Kåre Lauring havde det faglige ansvar for dens tilrettelæggelse.

En guide til københavnske bygninger, opførte for den samme personkreds, måtte på grund af utilstrækkelig finansiering desværre udskydes til næste år. Teksten er skrevet af Kåre Lauring og fotografierne taget af Kirsten Jappe.

Fra den 29/11 og resten af året vistes »Matrostøj til lands og vands« som på yderst levende vis skildrede resultater af etnologen Anette Tonn Petersens undersøgelse af, hvordan matrostøj fra 1870-erne blev festtøj for borgerskabets børn.

Undersøgelsen og udstillingen var udført for en række samarbejdende maritime museer, og Hanne Poulsen var faglig ansvarlig for den fine version på Kronborg.

Museets medarbejdere har afholdt omvisninger for grupper den 26/1, 20/2, 22/2, 27/2, 18/3, 13/4, 29/4, 29/5, 30/5, 17/8, 30/8, 12/9, 14/9, 5/12. Desuden har Jan Rindom omvist skoleklasser.

Kinesisk portrætfigur. Peter Mule var 2. supercargo om bord på Danmarks første kinafarer, CRONPRINTZ CHRISTIAN. Han holder en bog med inskriptionen: »(FO)R(F)JERDIGET (U)DI CANTON I C(H)INA ANNO 1731«. (Foto: Kim Jensen H&S).

Chinese Portrait Figure. Peter Mule was the 2nd supercargo on board Denmark's first China clipper, CRONPRINTZ CHRISTIAN. He is holding a book with the inscription: »Made in Canton in China in the year 1731.« (Photo: Kim Jensen, DMM).

Takket være samarbejdet med Helsingør Modelbyggerlaug blev der sejlet med radiostyrede modeller i Kronborg ydre voldgrav den 15/6.

Uden for museet har medarbejdere afholdt følgende foredrag, indlæg ved konferencer o.l.:

Hans Jeppesen:
Torsdagsklubben, Helsingør 11/1
Nordisk seminar om fartøjsbevaring, Stockholm 16-17/3
Rotary, Helsingør, 15/5
Danmarks Turistråd, Nyborg, 20/5
K96, paneldebat om fartøjsbevaring, 11/8
International Congress of Maritime Museums (ICMM), England 31/8-8/9
Skibsteknisk Selskabs 25 års jubilæum, Kbh., 12/9
DKM fagligt orienteringsmøde 20-22/11

Hanne Poulsen
Folkeuniversitetet, Skagen, 30/7
Seminar Kustenschiffahrt, Bremerhaven, 24-26/9

Mads Gulløv
Hvidovre Sportsdykkerklub, 19/9
Helsingør Seniorklub, 12/12
Ærøskøbing Historiske Forening, 19/12

Morten Kirketerp Nielsen
Metal Helsingør, 8/5
Torsdagsklubben, Helsingør, 21/11

I dagene 1-3/3 havde museet sammen med Orlogsmuseet, Vikingeskibshallen, Maritim Kontakt og Skibsbevaringsfonden en fælles stand i forbindelse med udstillingen Både i Bella Centeret. Kåre Lauring stod for museets stand samt de deltagende museers fælles bogstand.

Den 15-17/11 deltog museet igen i Bogmessen i Forum, hvor Kåre Lauring var koordinator for de maritime museers fælles stand.

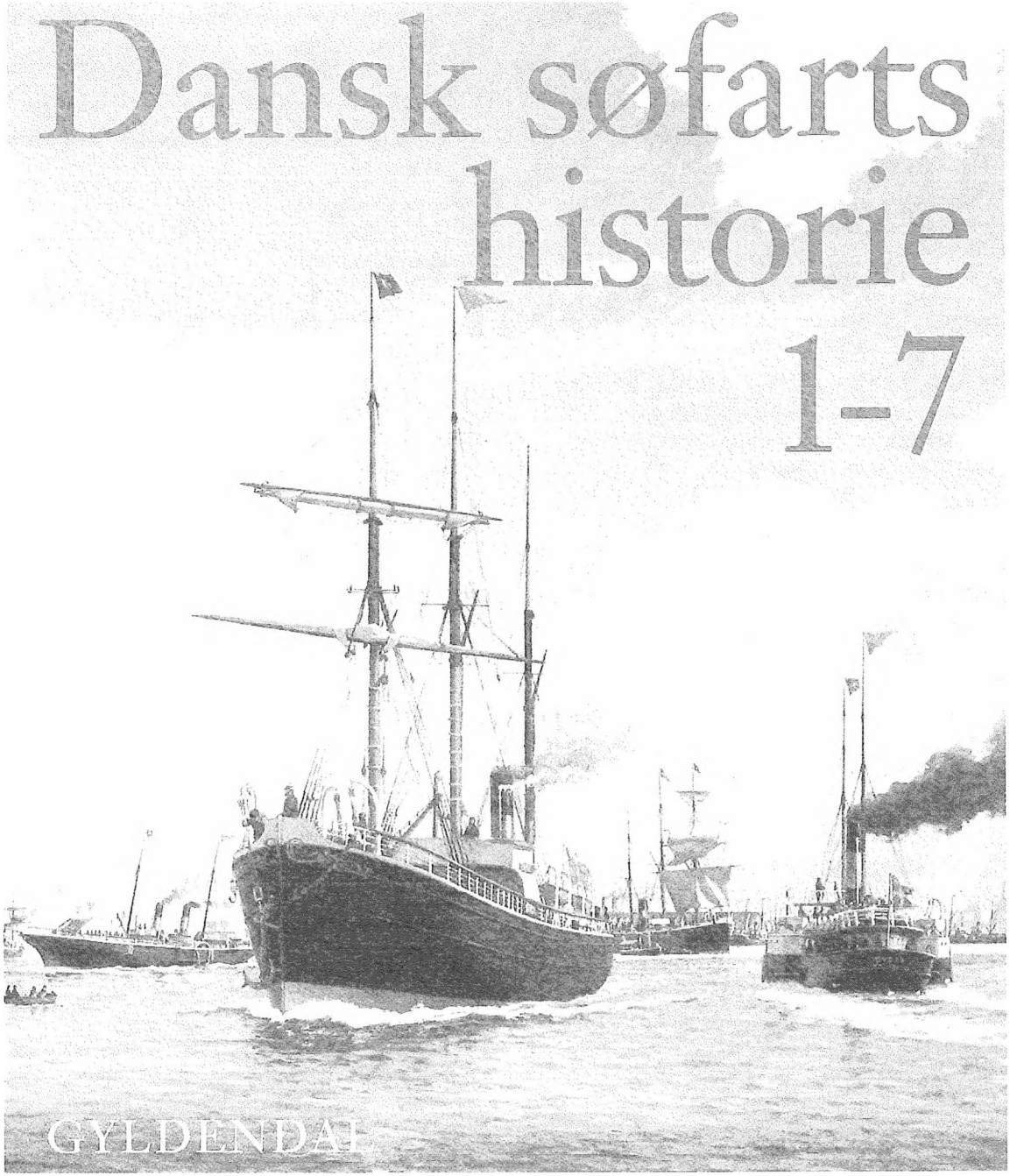
Museet har rådgivet Postens Filateli i forbindelse med udgivelsen af frimærkeserien Danske Bådtyper.

Foruden årbogen udkom Søhistoriske Skrifter XIX, der under titlen »Søfart, politik, identitet« er udformet som festskrift til professor Ole Feldbæk i anledning af hans 60-års dag. Kåre Lauring har hertil skrevet artiklen *Kinahandel – et spørgsmål om finansiering*, og Hans Jeppesen indgik i redaktionen. Festskriftet blev udgivet på Falcons Forlag.

Årets besøgstal blev 40.437 (1995: 38.590).

Organisation og samarbejde
Som landsdækkende specialmuseum har Handels- og Søfartsmuseet mange faglige eksterne relationer.

Hans Jeppesen har i 1996 været formand for Skibsbevaringsfonden og fra 18/11 tillige for Frederiksborg Amts Museumsråd. Han er fortsat redaktør af Tidsskriftet Danske Museer, og har i øvrigt repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikingeskibshallens bestyrelse, Marinarkæologisk Referencegruppe (MARE), forretningsudvalget for International Congress of Maritime Museums (ICMM), redaktion af Dansk Søfarts Historie, driftselskabet Skibsklarergården i Helsingør, Helsingør


Dansk søfarts
historie
1-7
GYLDENDAL

kommunes Værftgruppe og Kronborgudvalget nedsat af Boligministeriet.

Kåre Lauring er museets repræsenteret i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning. Han er desuden Dansk Magisterforenings kontaktrepræsentant til museumsansatte akademikere i Frederiksborg Amt.

En eller flere af museets medarbejdere har deltaget i følgende andre møder:

DKM Formidlingsmøde, Fuglsø, 20-22/3.
Kulturministeriets konference om Forskning, Nationalmuseet, 28/3
Dansk Maritim konference, Ebeltoft, 19-21/4.
Søfartspuljemøde, Esbjerg, 16/9.

I dagene 21-24/5 deltog Hanne Poulsen sammen med andre danske museumsfolk i en studierejse til udvalgte hollandske museer.
I dagene 25-27/6 deltog Hans Jeppesen i en studierejse til Liverpool, arrangeret af den kommunale arbejdsgruppe for Værftområdet.
Mads Gulløv har fået VHF-bevis.
Kaya Hansen og Klaus Meyer har deltaget i et 5-dages kursus i programmet Concorde 5.

Personale
Den 31/5 blev der afholdt reception i Erik af Pommerns Kammer for at fejre bogholder Kaya Hansens 25 års jubilæum på museet. Forårsdagen blev festlig med en passende mængde taler, skåler og musikalske indslag.

Den årlige personaleekskursion gik den 22/8 til det nyåbnede kunstmuseum Arken og til Øresundsforbindelsens udstilling i Kastrup.

Der har i 1996 været følgende midlertidigt ansatte:

John Bjerregaard	fra 17/6
John Coveney	hele året
Anders Favrholdt	11-25/3, 4-11/11, 2-20/12
Elsebeth Hansen	28/2-15/3
Susan Bjerre Skaaning	22/4-31/5

Planlægning
Sidste års beretning sluttede med at udtrykke et håb om, at museets akutte behov for magasinplads kunne forenes med visionen om et fornyet museum på Værftområdet i Helsingør. Det håb brast midt i 1996, hvor Helsingør kommune meddelte, at man ikke ønskede at udleje lokaler til museets magasiner før en samlet løsning for Værftområdets fremtid var afklaret.

Ved årets udgang forhandledes der derfor med Helsingør kommune om en anden løsning på de påtrængende magasinproblemer, hvor kommunen opfører en magasinbygning, som udlejes et åremål til Handels- og Søfartsmuseet, og derefter anvendes af det kommunale museum. Såfremt der kan opnås enighed om en husleje og et åremål, og såfremt Kulturministeriet godkender ordningen, kan magasinflytningen foregå i sidste halvdel af 1997.

Museets idéskitse »Værftet – et center for maritime aktiviteter« fra november 1995 har været grundigt behandlet i den kommunale arbejdsgruppe, og inspireret heraf

drog arbejdsgruppen i dagene 25-27/6 til Liverpool for at se det renoverede Albert Dock, hvori Merseyside Maritime Museum indgår. Besøget bidrog utvivlsomt til at vise de deltagende byrådsmedlemmer og embedsmænd, hvilke muligheder idéskitsen rummer, og ved et offentligt seminar på Scanticon i Snekkersten den 25/10, syntes museets forslag også at stå stærkt. Desværre trækker det ud med at sætte en beslutningsproces i gang.

Næste trin vil være et internt kommunalt seminar i forsommeren 1997.

I den vanskelige ventetid fik museet på årets sidste dag en kærkommen håndsrækning fra en indtil videre anonym fond, som har stillet 250.000 kr. til rådighed for at videreudvikle idéskitsen. Arbejdet hermed vil have en høj prioritet i begyndelsen af 1997.

Gaveliste for året 1996

Svend Erik Andersen: Flaskeskib. *Burmeister & Wain Skibsværft A/S:* Samling af konstruktionstegninger og andet fra det nu nedlagte skibsværft. *Irene Bach:* Genstande fra Frederik Poul Jensen der sejlede med DFDS. *Jens M. Barfoed:* Div. genstande og en skibsmodel. *Joh. T. Bendervoet:* syv reproduktioner. *Ninja Crooke:* Papirer vedr. *Harry Lindbom Larsen. DFDS:* Transport Flyer 1996. *H. W. Danø:* Samling af porcelæn. *Grønlands Postvæsen:* Førstedagskuverter. *Helsingør Værft A/S:* Konstruktionstegninger af luxus yachter. *Henning Henningsen:* Div. tegninger og reproduktioner. *J.C. Hempels Skibsfarve Fabrik A/S:* Kalender 1996. *Helge Johansen:* Konstruktionstegninger vedr. lystfartøjer EXPLORER og HUNTER. *Aage Larsen:* Ringmappe vedr. Træskibsejernes kontaktudvalg. *Lokalhistorisk arkiv Fredericia:* Fotografi af S/S ISLANDS FALK. *H. Meilvang:* Samling af ældre fotos. *Nationalmuset:* Rapport om Burmeister & Wain Skibsværft A/S. *Arne Nielsen:* Visebog. *Ellen Rø Nielsen:* fotografi af GEORG STAGE. *Thormod Olesen:* Tegningsmateriale vedr. Fyrskib nr. XI. *Karl Wilh. Petersen:* Maleri: S/S SCANDIA. *N.P. Winther Petersen:* 24 farvedias vedr. danske coastere. *Mogens Eberhard Petersen:* Fotografi af S/S DANMARK. *Post Danmark:* Danske frimærker 1996. *Johnny Rasmussen:* Samling af fotografier. *Jan Rose:* Manus: Statens erfaringer og udviklingsbehov for istjenesten. *G. Stallknecht:* Dokumenter vedr. statsisbryder M/S ELBJØRN. *Douglas Sivén:* 2 videoer. *Dorthe Stieper:* Manus af afdøde skibsfører Christian K. Holsøe. *Jørgen Svarer:* Samling af fotos vedr. M/T ESSO NYBORG og S/S BIRMA. *Sømændenes Forbund:* Maleri af Vilh. Arnesen. *Tranberg-Hansen:* Menukort fra FREDERIK VIII. *Bente Ørberg:* Huebånd fra FREDERIK VIII. *Bjarne Åkeson:* Skibsdagbog: M/S DISKO.

Boggaver

Sven Erik Andersson, Stockholm. *Jens M. Barfoed,* Virum. *Brian D. Barrett,* Fanø Kunstmuseum. *Bimco,* Bagsværd. *Jens Jensen Brovst,* Frederiksberg. *Båtdokgruppen AB,* Skärhamn. *Dampskibsselskabet Norden A/S,* København. *Holger Danø,* Esbjerg. *Stephan Diller,* Bamberg Universitet. *Svend Frandsen,* Valby. *Ronnie Gustavsson,* Halmstad. *Henning Henningsen,* Helsingør. *Erik Hoff,* Frederiksberg. *The Institute of Cetacean Research,* Tokyo. *Carl Fischer Jensen,* Helsingør. *Jørgen Jensen,* Skovshoved. *Uno Barner Jensen,* Brovst. *Bruno Jessen,* Espergærde. *Robert Klinkert,* Netherlands. *Palle Lauring,* Virum. *Jerzy Litwin,* Gdansk. *Jens Lorentzen,* Køge. *Christian Lund,* Lyngby. *Lunds Universitet,*

Sverige. *Jørgen Marcussen,* I. C. Weilbach & Co. A/S. *Moesgård Museum,* Århus. *Morten Kirketerp Nielsen,* Helsingør. *Orlogsmuseet,* København. *Peter Plum,* Helsingør. *Rødovre Kommunes Biblioteks- og Kulturforvaltning. Peter Simonsen & Søren Thorsøe,* Allerød. *Sophienborg Nordsjællandsk Folkemuseum,* Hillerød. *Godtfred Stallknecht,* Allerød. *Søren Thirslund,* Humlebæk. *Palle Thomsen,* Frederiksberg. *Told- og Skattemuseet,* København. *S. Torp-Petersen,* Farvandsdirektoratet. *Vikingeskibshallen,* Roskilde. *Torben Wolff,* Zoologisk Museum, København. *Ödins Förlag AB,* Visby. *Århus Maskinmesterskole,* Århus.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1996

Indtægter	
Entreindtægt	536.426
Tilskud fra staten	3.257.700
Andre offentlige tilskud	502.413
Ikke offentlige tilskud	240.720
Refusion	35.000
Kiosk- og bogsalg	124.296
Rekvirerede arbejder	49.378
Renteindtægter	16.673
Indtægter i alt	4.762.606
Udgifter	
Personaleomkostninger	3.629.683
Lokaleomkostninger	330.560
Samlingens forvaltning	42.095
Undersøgelser og erhvervelser	59.712
Konservering	14.867
Udstillinger	290.330
Anden oplysningsvirksomhed	60
Udgivervirksomhed	2.677
Andet kulturformidlende arbejde	30.474
Administration	356.815
Kapacitetsomkostninger	4.757.273
Resultat før afskrivninger	5.333
Afskrivninger	2.716
Årets resultat	kr. 2.617

Balance pr. 31. december 1996

Aktiver	
Samlingen	1
Automobil	5.000
Anlægsaktiver i alt	5.001
Beholdninger	208.126
Udestående fordringer	31.518
Likvide midler	711.586
Omsætningsaktiver i alt	951.230
Aktiver i alt	kr. 956.231
Passiver	
Egenkapital	93.316
Hensættelser	439.000
Mellemregninger	90.555
Kreditorer i øvrigt	333.360
Gæld i alt	423.915
Passiver i alt	kr. 956.231

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 1966 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Efter vor overbevisning er årsregnskabet aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelsen, ligesom det efter vor opfattelse giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, den økonomiske stiling samt resultat.

Glostrup den 9. april 1997

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af private bidrag 1996

Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel (formål: Museets flytning)	40.000
Danmarks Rederiforening	10.000
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond	10.000
J. C. Hempels Fond	20.000
Tilskud, Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv	100.000
Tilskud, Sture Høvdens Legat (formål: Konservering af portræt af skibskaptajn, erhvervelse af Lynæsjolle, erhvervelse af Limfjordsjægte, auktionskøb)	64.000
Skibsværftforeningen	3.000
Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond (formål: Museets flytning)	250.000
DSH, billedredaktion	69.200
Tilskud, Sture Høvdens Legat, 1995	47.600
	613.800
Heraf reserveret til hensættelser	358.080
Anvendt til køb af Lynæsjolle	15.000
I alt	kr. 240.720

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

Resultatopgørelse for året 1996

Renteindtægter	782
Årets resultat	kr. 782

Balance pr. 31. december 1996

Aktiver	
Handels- og Søfartsmuseet	90.555
Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv	100.000
Likvide midler, Den Danske Bank	54.465
Aktiver i alt	kr. 245.020
Passiver	
Kapitalkonto:	
Saldo den 1. januar 1996	244.238
Årets resultat	782
Passiver i alt	kr. 245.020

Vi har revideret årsregnskabet for 1996 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige. Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 9. april 1997

Ole Holm, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 1996

Indtægter	
Renteindtægter	101.313
Kursregulering	24.020
Indtægter i alt	125.333
Udgifter	
Revision	3.750
Gave til Handels- og Søfartsmuseet	100.000
Udgifter i alt	103.750
Årets resultat	kr. 21.583

Balance pr. 31. december 1996

Aktiver	
Værdipapirer	1.242.338
Likvide midler	397.897
Omsætningspapirer i alt	1.640.235
Aktiver i alt	kr. 1.640.235
Passiver	
Egenkapital	1.536.485
Gæld	
Mellemregninger	100.000
Skyldige omkostninger	3.750
Gæld i alt	103.750
Passiver i alt	kr. 1.640.235

Vi har revideret årsregnskabet for 1996 for Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige. Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 9. april 1997

Ole Holm, statsaut. revisor

Museets salgsartikler

I serien Søhistoriske Skrifter kan endnu fås:

VI. *Jørgen H. P. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700 (1967).
Pris kr. 15,00.

XVII. *G. A. Koefoed*: Dansk Søe Ord-Bog. Iver C. Weilbach/H&S. (1993).
Pris kr. 250,00.

XVIII. Caroline og de andre.
Red. af H. Munchaus Petersen & Hanne Poulsen. H&S (1995).
Pris kr. 195,00.

XIX. Søfart Politik Identitet tilegnet Ole Feldbæk. *Red. Hans Jeppesen et al.*
H&S/Falcon (1996).
Pris kr. 385,00 (købes hos Falcon).

Plakater:
Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* i 1948. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.
Museets nye plakat, tegnet af grafikeren *Karin Birgitte Lund* i 1985. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.
DFDS. Jubilæumsplakat 92. Pris kr. 50,00.
B&W. Jubilæumsplakat 93. Pris kr. 30,00.
The Dutch in the Sound and the Baltic. 94. Pris kr. 75,00.
Sømand, købmand og supercargo. (1996).
Pris kr. 45,00.

I serien Maritema:

I. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. Fra oldtiden til 1530 (1987).
Pris kr. 95,00.

II. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1530-1850 (1988).
Pris kr. 105,00.

III. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1850-1988 (1989).
Pris kr. 125,00.

IV. *Søren Thirslund & C. L. Vebæk:*
Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland (1990).
Pris kr. 110,00 UDSOLGT.

Søren Thirslund: Vikingernes navigationsmetoder. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland. Thirslund, Humlebæk (1995).
Pris kr. 60,00.

Søren Thirslund: Viking Navigation (eng.). Thirslund, Humlebæk (1997).
Pris kr. 110,00.

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.
Pris kr. 25,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inkl. den nugældende moms.
Bestillinger modtages på: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.
Tlf.: 49 21 06 85. Fax 49 21 34 45. Postgiro: 179-4175.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestyrelse pr. 1. september 1997
Personaledirektør Peter Berndt
Direktør Niels Kjeld Christensen,
Direktør Ole Friis
Museumsdirektør Hans Jeppesen
Direktør Jørgen Marcussen
Journalist Anders Høegh Post
Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen

Æresmedlemmer
Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed
Fhv. museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

Personale
Bibliotekar Bert Blom

Beretning for 1996-97
Selskabets årlige ordinære generalforsamling blev afholdt onsdag den 20. august 1997, kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Det fremmødte antal medlemmer var knapt så stort som tidligere års, idet der kun var ca. 60 venner til stede. Heraf beså størstedelen af de fremmødte særudstillingen *B&W på museum* samt den permanente udstilling før generalforsamlingen.

Kl. 19.00 bød formanden, fhv. marinebibliotekar Arne Holm velkommen, hvorefter man gik over til følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1996-97.
3. Regnskab 1996-97.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard med akklamation valgt til dirigent. EBV. takkede for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han oplæste punkterne på dagsordenen for derefter at give ordet til Arne Holm.

ad 2. AH. aflagde derefter flg. beretning for selskabet:

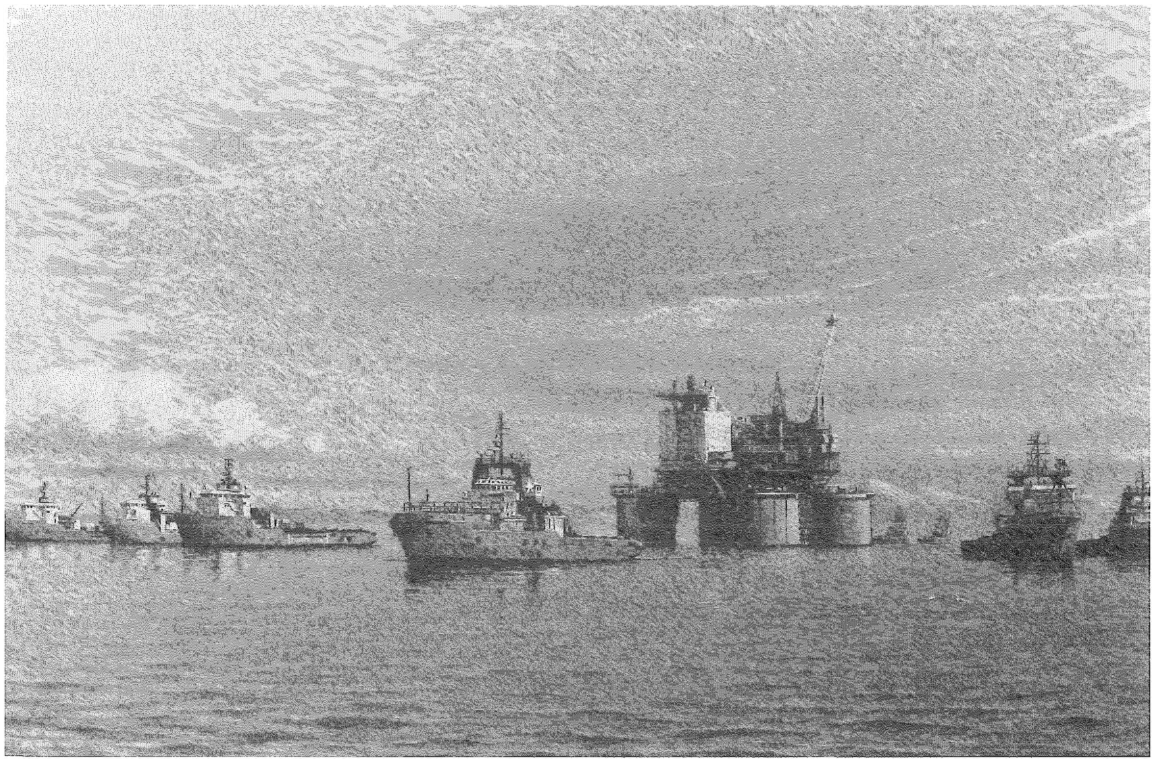
Efter sidste års generalforsamling konstituerede bestyrelsen sig med marinebibliotekar Arne Holm som formand og arkitekt Hannes Stephensen som næstformand.

Bestyrelsen har i øvrigt bestået af
dir. Niels Kjeld Christensen,
dir. Ole Friis,
dir. Niels Hahn-Petersen,
dir. Jørgen Marcussen – samt
museumsdirektør Hans Jeppesen, der er bestyrelsens sekretær.

Der er i årets løb blevet afholdt fire møder, og desuden har Jørgen Marcussen været Venneselskabets repræsentant i museets bestyrelse.

Årbogen er fortsat Selskabets største gave til museet, og for at holde trykkeudgifterne nede har Jørgen Marcussen tilbudt et tættere samarbejde med redaktionssekretæren Bert Blom, hvorved opsætning og ombrydning kan foregå på edb via disketter.

1997-årbogen vil foruden det vanlige variserede udvalg af artikler indeholde et nyttigt 5-årsregister.



Otte Mærsk Supply Service skibe med slæb. Se årbogens omslag. Maleri af Lass Andersen. (Foto: Kirsten Jappe H&S).

Eight Mærsk Supply Service ships towing. See cover picture. Painting by Lass Andersen. (Photo: Kirsten Jappe, DMM).

Desuden har Selskabet givet museet et spændende moderne skibsportræt af otte Mærsk supplyskibe, der i 1995 bugserede Norsk Hydros gasproduktionsplatform til Troll-feltet i Nordsøen. Billedet er malet af Lass Andersen, Sønderborg.

Efter en grundig diskussion og med en understregning af, at det bør være en undtagelse, har bestyrelsen desuden af årets renteafkast anvendt 30.000 kr. til Selskabets drift for at sikre balance i regnskabet. Mulighederne for at reducere administrationsudgifterne blev gennemgået ved samme lejlighed, men uden at der fandtes oplagte sparemuligheder. Situationen er dog ikke kritisk, da generalforsamlingen sidste år vedtog kontingentforhøjelser, som først vil slå igennem i år.

Årets udflugter hviler i sig selv økonomisk, og interessen for at deltage er i stadig vækst.

Den 23. januar var der besøg pa Danish Maritime Institute (før Skibsteknisk Laboratorium) i Lyngby, og den 24. maj gik turen til Trafikovervågningscentret og Flådestationen i Korsør.

I foråret fik bestyrelsen meddelelse om, at Selskabet skulle arve, idet den nyligt afdøde fhv. postvagtmester Marius Viggo Rane og hans tidligere afdøde ægtefælle Amy havde oprettet testamente med Venneselskabet som enearving. Bobehandlingen er endnu ikke afsluttet, men ved hustruens død i 1994 blev beholdningen opgjort til kr. 925.000.

Det er naturligvis en meget stor glæde, når trofaste mangeårige medlemmer også på den vis tænker på Venneselskabet.

Også mange af de levende medlemmer har i årets løb virket aktivt for at forbedre økonomien. Jeg tænker her på de ekstraordinære gaver til Selskabet for at imødekomme Told- og Skattestyrelsens krav, der sikrer, at Selskabet fortsat er godkendt som fradragsberettiget gavemodtager. Styrelsens oprindelige krav om i alt 250 gaver blev siden reduceret til 150, og ved udgangen af 1996 havde vi modtaget i alt 196 gaver med et samlet beløb på kr. 23.574.

På bestyrelsens vegne takkes alle varmt for det ekstraordinære bidrag.

Venneselskabet er fortsat en stor forening med i alt 1211 medlemskaber. 286 af disse betaler dog ikke det årlige kontingent. 46 har for mange år siden sikret sig et livsvarigt medlemskab, en ordning som nu er afskaffet, da det var en dårlig forretning for Selskabet. 147 er bytteforbindelser, som giver en væsentlig del af tilvæksten i museets bibliotek, og resten er modtagere af frieksemplarer til anmeldelse og lignende.

Vi vil naturligvis gerne have flere medlemmer, og især betalende. I bestyrelsen har vi overvejet om særlige familiemedlemskaber kunne være nyttige, men er endnu ikke kommet til konkrete forslag.

Til sidst vil jeg takke Slotsforvaltningen, der som sædvanligt har stillet dette smukke rum til rådighed for vores generalforsamling. Museet vil gerne flytte til Værftområdet uden for voldene, men med de nu-

værende meldinger fra Helsingør Kommune kan vi nok se frem til flere generalforsamlinger i Erik af Pommerns Kammer.

Derpå fik Hans Jeppesen lejlighed til at orientere om museets aktiviteter. Han fortalte, at der i det forløbne år havde hersket stor og nærmest febrilsk aktivitet med megen planlægning på museet og, at vi nu så småt vil komme til at se »de skibe, vi har sat i søen.«

HJ. nævnte bl.a. rapporten om museets fremtid Værftet – et center for maritime aktiviteter samt studieturene til henholdsvis Liverpool, Rotterdam og Kristiansand, som en fond har givet os mulighed for at gennemføre.

Med hensyn til en flytning til værftsområdet kan vi ikke forvente nogen færdig lokalplan for medio 1999, men alene den første melding vi har modtaget, om at vi skal være på området, er jo positiv. Slots- og Ejendomsstyrelsen vil gerne have magasinerne på slottet ryddet så snart som muligt på grund af brandfaren, men en magasinbygning, som vi havde håbet på, at Helsingør Kommune kunne opføre og udleje til H&S på Flynderupgårds område, vil næppe kunne bygges, da amtet desværre ikke ønsker at give de nødvendige dispensationer. Så ingen ved, hvornår vi flytter magasinerne.

HJ. omtalte endvidere projektet Dansk Søfarts Historie i syv bind, hvoraf første bind blev præsenteret for et indbudt publikum på Kronborg den 11. maj i overværelse af Hendes Majestæt Dronningen med familie.

Derpå nævnte HJ. dokumentationen af B&W i særudstillingen, samt at denne til oktober vil blive afløst af en særudstilling om slaveskibet FREDENSBORGs sidste rejse og dens dramatiske stranding på Norges sydkyst. Desuden blev en videreudvikling af skoletjenesten i samarbejde med Pædagogisk Central i Hillerød nævnt, og afslutningsvis sagde HJ., at museet også skulle deltage i arrangementet omkring Baltic Sail på Helsingør havn i den kommende weekend.

Erik Buch Vestergaard takkede for den fremlagte beretning samt for museumsorienteringen og spurgte, om nogen havde spørgsmål til det fremlagte. En af vennerne spurgte, om der ikke var en vis fleksibilitet og således mulighed for, at magasinerne kunne forblive på slottet de næste 5-10 år til det nye museum var klar, og hertil svarede HJ., at han måtte henvise til det han tidligere havde sagt, at Slots- og Ejendomsstyrelsen havde henstillet til museet, at magasinerne blev ryddet hurtigst muligt på grund af brandfaren. Derpå blev både beretning og orientering taget til efterretning.

ad 3. HJ. kommenterede regnskabet og startede med at indrømme, at det desværre havde været et dårligt år regnskabsmæssigt betragtet, og som det jo allerede fremgik af formandens beretning, havde bestyrelsen undtagelsesvist anvendt 30.000 kr. til Selskabets drift for at sikre balance og således dække underskuddet – et underskud, der bl.a. er opstået i forbindelse med en uventet stor nedgang i medlemstallet.

Men da kontingentet i mellemtiden er steget, og da vi stræber efter at spare nogle udgifter i fremtiden bl.a. i forbindelse med trykningen af årbogen, regner vi med at klare skærene i fremtiden, sagde HJ.

EBV. takkede for fremlæggelsen af regnskabet og konstaterede, at det var behørigt underskrevet. Da der ikke var spørgsmål til regnskabet eller andre kommentarer fra forsamlingen i den forbindelse blev regnskabet godkendt.

ad 4. På valg til bestyrelsen var flg.: Direktør Niels Kjeld Christensen, direktør Niels Hahn-Petersen og marinebibliotekar Arne Holm. NKC. havde erklæret sig villig til genvalg, men NH-P. og AH. ønskede derimod ikke at genopstille.

Bestyrelsen foreslog derfor genvalg af NKC. samt flg. to nye kandidater i stedet for de afgående medlemmer: Personaledirektør Peter Berndt og journalist Anders Høegh Post. Da der ikke var andre forslag fra forsamlingen blev NKC. genvalgt og de to nye kandidater blev ligeledes valgt til bestyrelsen med akklamation.

Bestyrelsen foreslog endvidere genvalg af revisor Niels P. Hansen. Da der heller ikke i dette tilfælde var andre forslag fra forsamlingen blev ogsa NPH. genvalgt med akklamation.

ad 5. Bestyrelsen foreslog, at kontingentet er uændret indtil videre på grundlag af den seneste forhøjelse med virkning fra i år. Der var ingen protester eller andre forslag, hvorfor det således blev vedtaget.

ad 6. HJ. meddelte, at bestyrelsen havde modtaget to skriftlige forslag til forårsudflugter fra Jørgen V. Rambøll og Niels Rosbach til besøg på henholdsvis det nye marinemuseum i Karlskrona (endog med vedlagt tidsplan) og til et besøg på Dansk Hydraulisk Institut i Hørsholm. HJ. sagde, at der var en vis sandsynlighed for at begge ture kunne gennemføres, og at det nu måtte være op til bestyrelsen at undersøge eventuelle muligheder.

ad 7. HJ. benyttede lejligheden til varmt at takke begge de afgåede bestyrelsesmedlemmer for en stor og mangeårig indsats i Venneselskabets bestyrelse. Han ville gerne have overrakt en gave ved denne lejlighed, men da kun Arne Holm var til stede, ville HJ. sørge for at gaveflaskerne blev bragt lige til døren.

Da der ikke var andre kommentarer under dette punkt, takkede EBV. forsamlingen for god ro og orden, og formanden AH. takkede dirigenten for god styrelse af generalforsamlingen. Derefter holdt Vennerne en kort pause, der blev udnyttet til forfriskninger og »frisk« luft.

Efter pausen holdt direktør for Scandlines, Jens Stephensen, et veloplagt og sprudlende causeri om Værftindustri og færgedrift i nutidens Danmark ledsaget af billeder med mange gode og morsomme mundtlige kommentarer.

Derpå takkede HJ. foredragsholderen for et godt og inspirerende causeri og forsamlingen for et godt fremmøde trods varme og fodboldlandskamp. Generalforsamlingen sluttede ca kl. 21.30.

Ref. Bert Blom

Nytilkomne medlemmer

Berg, Birgit, Frederiksberg
Bjerre, Vilhelm, Herlev
Borg, Svend, Kbh. Ø.
Brandt, Søren, Skævinge
Bundvad, Per, Kbh. SV
Ellehauge, Claus, Nordborg
Eriksen, Svend Erik, Helsingør
Godtfredsen, Roland, Kbh. V.
Gytel, Ulla, Sverige
Hansen, Kaj, Rømø
Heglund, Søren, Føllenslev
Holm, Bent, Stenløse
Horne, Trevor, Helsingør
Jakobsen, Gert, Espergærde
Jensen, Allan Jost, Nakskov
Jørgensen, Ole Bastholm, Espergærde
Kofod, Mads, Hellerup
Lauridsen, Peter, Søborg
Lou, Kristian, Kbh. K.
Mejer, Arne Funch, Hellerup
Mernøe, Jørgen, Søborg
Mikkelsen, Bent, Helsingør
Mogensen, K., Snekkersten
Mortensen, Edwin, Gilleleje
Nielsen, Bo, Kbh. N.
Nielsen, Erik V., Hvidovre
Nielsen, Poul E., Fåborg
Oeding, Peter B. Oslo
Smedegaard, Ole, Solrød Str.
Stephensen, Jens, Klampenborg
Stephensen, Karl, Klampenborg
Strandenes, Siri Pettersen, Bergen
Sørensen Svend Aage, Hornbæk
Thisen, Niels, Dianalund
Trangeled, Svend, Kbh. K.
Warming, Hans Peter, Kbh. S.
Wiberg, Ole, Kbh. Ø.
Ærøskøbing Bibliotek, Ærø

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1996 – 31. marts 1997

Indtægter		
Kontingenter fra medlemmer		188.440
Gaver fra medlemmer		23.574
Gave fra Sture Høvden/Barfoeds Legat		30.000
Fortjeneste ved diverse salg		2.734
Renteindtægter		4.039
Udbytte		300
Indtægter i alt		kr. 249.087
Udgifter		
Udgivelse af årbog 1996		152.529
Porto til udsendelse		19.175
		171.704
Salg af årbøger	17.402	
Tilskud til årbog 1996	7.100	24.502
Nettoudgift årbog 1996		147.202
Andel af gager		61.600
Porto, fragt m.v.		6.409
Kontorhold m.v.		21.322
Revision		7.880
Diverse		1.649
Udgifter i alt		kr. 246.062
Resultat		kr. 3.025

Balance per 31. marts 1997

Aktiver		
Likvider		101.032
Forudbetaling vedr. årbog 1997		13.340
Tilgodehavende kontingenter		425
Tilgodehavende renter		495
Tilgodehavende moms		4.334
Beholdning af salgsartikler		5.204
Nom. 33.000,- Nykredit 3 CS 2026 (kostpris)		24.512
Nom. 2.500,- aktier i DDB (kostpris)		8.050
EDB-anlæg		0
Aktiver i alt		kr. 157.392
Passiver		
Skyldige omkostninger		10.000
Skyldig moms		0
Mellemregning med H.L. Barfoeds legat		62.138
Reservefond:		
Saldo pr. 1. april 1996		50.048
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1996	32.181	
Årets resultat	3.025	35.206
Passiver i alt		kr. 157.392

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af fondens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 2. maj 1997

Niels P. Hansen, registreret revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat
Advokat Sture Høvdens Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1996 til 31. marts 1997

Indtægter		
Renter, bankindestående		5.055
Renter, obligationer		59.602
Renter, obligationshandel		0
Kursgevinst, udtrukne obligationer		0
Indtægter i alt		64.657
Udgifter		
Renter obligationshandel		3.197
Revisionshonorar		3.750
Bankomkostninger		2.892
Udgifter i alt		9.839
Gave til Handels- og Søfartsmuseet		14.000
Gave til Handels- og Søfartsmuseets Venner		30.000
Henlæggelse iflg. testamentebestemmelse, 20%		10.962
Underskud	kr.	144

Balance pr. 31. marts 1997

Aktiver		
Likvider		66.042
Handels- og Søfartsmuseets Venner		62.138
Tilgodehavende renter		19.180
Obligationsbeholdn., nom. 959.000 8% Danske Kredit Annuitet 2029 (kostpris)		963.555
Aktiver i alt		kr. 1.110.915
Passiver		
Skyldige omkostninger		3.750
Skyldig gave		14.000
Kapitalkonto:		
Saldo 1. april 1996	994.243	
Henlæggelse for 1996/97	10.962	1.005.205
Uddelingskonto:		
Saldo 1. april 1997	73.922	
Kursgevinst obligationer	14.182	
Årets resultat	- 144	87.960
Passiver i alt		kr. 1.110.915

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af fondens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 2. maj 1997

Niels P. Hansen, registreret revisor

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner (stiftet 1940)

Tegn venligst nye medlemmer
derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelser modtages på museet (tlf. 49 21 06 85). – Selskabets bankgirokonto 3163-111306.

Kontingent
kr. 175,00 årligt for personer, kr. 1.140,00 for institutioner eller firmaer + porto for årbogsudsendelse.

Medlemmernes rettigheder:
Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg Slot samt til Orlogsmuseet i København og Vikingeskibshallen i Roskilde.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant, illustreret årbog, hvis værdi overstiger kontingentet. Medlemmerne kan til nedsat pris købe en del af de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

Enkeltbind: 1945-84 pr. stk. kr. 20,00.
Årbog 1985 + 86 pr. stk. kr. 100,00.
Årbog 1987 + 88 pr. stk. kr. 120,00.
Årbog 1989 pr. stk. kr. 135,00.
Årbog 1990-96 pr. stk. kr. 160,00.
Årbog 1997 pr. stk. kr. 175,00.
(Årbog 1942-44, 1948-67, 1974-76 og 1982-84 er udsolgt).

Alle priser er ekskl. moms, porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. Tlf. 49 21 06 85. Fax 49 21 34 40.

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Carlsberg A/S

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Københavns Amt. Kulturel Forvaltning

Lemwigh-Müller & Munch Fonden

J. Ring Andersen Skibsværft

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S

Stikordsregister
til Handels- og Søfartsmuseets årbøger 1992-96

En henvisning til årbøgerne kan se således ud: 92: 105; 93: 60-, 74* og kan oversættes til: årbog 1992, s. 105 samt 1993, s. 60 og følgende side(r) og side 74 med ill.. - Stjerne (*) angiver illustration(er).

2. verdenskrig, 93: 9-*; 94: 22-; 95: 82-, 106-
A.N. HANSEN, S/S, 93: 48*
A.P. Møller, red., 92: 105; 93: 60, 74; 94: 53; 95: 44-
AALBORG, S/S, 92: 104*-
Aalut, grøn. reggaegruppe, 92: 140
Abildgaard, V., 94: 54
Ackers, William, 93: 83-
Acorerne, 92: 51
Ad usus publicos, 96: 28
Adelsskjold, Columbus, 92: 53*
Admiralitetskirken, 96: 35*
Af en Islandsskippers saga, af,
    Jørgen Svarer, 96: 119-129*
Agterspejl, 92: 13*
Ahlefeldt, grev, 95: 35
Aksemagterne, 93: 9-
Albatrosser, 95: 70
Albions ø, 93: 101
Albrecht, P., prokurist, 94: 17-
Alcecovas-overenskomst, 92: 44
Aleix y Cia., ophugningsfirma, 92: 110
Alexander VI, pave, 92: 52
Alexandrine, dronning, 95: 118
Alfonso V, konge, 92: 37
Alhambra, slot, 92: 40
Alicante, 96: 44-
Allierede skibe, 93: 9-*
American Bureau of Shipping, 93: 75
Amerika, 92: 29-66*
AMICITIA, brig, 94: 70
Amis, Winslow, am. maler, 92: 126
AMPHITRITE, galease, 94: 71
Anciennitetsreglen, 96: 99-
Andamanske øer, 92: 93
Andersen, A.O., 95: 101
Andersen, Bjørn, kommandør, 94: 22
Andersen, Folmer, arkivar, 92: 56
Andersen, Georg, 94: 53
Andersen, Holger, 96: 6*
Andersen, Holger:
    Styrmand i flyvebådene, 96: 6-22*
Andersen, Jens Anker, 94: 125*
Andersen, Svend, fyrbøder, 96: 49
Andreas Nissen 1916-1992, af Jes Kroman, 93: 6-8*
Andresen, Chr., reder, 95: 101
Ankerlanterne, 96: 104*
ANNA, motorbåd, 93: 131
Annattosalve, 92: 49
Anson, George, 94: 12
Antarktis, 93: 60
Antilia, 92: 31
Antillerne, 93: 82*
Antipoderne, 95: 62-
ANTONIETTA, fregat, 94: 96
Antropologisk Museum, Mexico City, 92: 30
Appelbye, rebslager, 92: 15
Aragón, konge, 92: 60
Arana, Beatriz de, 92: 39
Arawak-stamme, 92: 49-*
Arbien, E.N., 96: 50
Archiv for Søvæsenet, 93: 64; 96: 103
Arctic Leaders summit, 92: 141
ARIAD, skonnert, 92: 99
Aruak-stamme, 92: 49
Aschlund, R., kaptajnløjt., 92: 92
Asiatisk Kompagni, 92: 7-, 96: 50-
Asiatisk Plads, 93: 49*
ASKØ, S/S, 93: 51*
Assurancekompagniet, 92: 22
At 12 Mr.Byng was shot. Historien om en
    engelsk admiral og hans bibliotek, af
    Kåre Lauring, 94: 6-15*

Atlanten, 93: 9-*; 96: 125-
Atlantis, 92: 31
Auckland, 95: 76-
AUGUST, topsejlskonnert, 96: 119-129*
Auxiliary War Service Permit, 94: 48
Aviser, 94: 31
AXEL, barkskonnert, 94: 94
Ay-Ay, 92: 55*
Azimuthberegninger, 93: 18-

B
B.B.C., 94: 26
Bacalao, 94: 29
Bahama-øerne, 92: 48; 94: 88
Bak, Frede:
En styrmand i Grønlandsfarten, 95: 6-27*
Ballade, 96: 77
Ballast, 95: 38
Bandholm, 95: 28-
Bang, Herman, 93: 57
Bang, Joachim Æmilius, handelsass., 92: 18
Bang, statsråd, 92: 23
Bangor Bay, 93: 26
Baquera, Kusche & Martin S.A., skibsmæglerfirma, 92: 113
Bare-boat basis, 94: 34
Barkholtsrang, 93: 30
Barm, Jacob Friedrich von, 94: 82
Bartolomé de las Casas, se Casas
Bartolomé, 92: 57
Battiqueslager, 92: 84
Baumann, G., 95: 14
Baumgarten & Burmeister, 93: 112*
Baumgarten, Hans Henrik, 93: 105*-
Bayeuxtapet, 94: omslag*, 100-*
Beckmann, Firma Johan, 94: 40
Beckmann, Viggo, 94: 41
Behaim, Martin, kosmograf, 92: 34
Behrens, kaptajn, 94: 76
Belfast Lough, 93: 26
Belgisk Congo, 95: 107
Bell Book, The, 93: 22
Ben og hvalrostand, 95: 26
Benedetti, Hr. & fru, 93: 84
Benedicht, Laurentz, 96: 99
Bengalen, 95: 46
Bengalske Havbugt, 92: 91
Berg, H.P., 94: 125*
Berg, kaptajn, 92: 8
Bergeest & Ursinus, 93: 83
Bergenske Kompagni, 92: 130
Berliner, Franz, 92: 140
Bermudaøerne, 94: 96
Bertelsen, Rasmus, 92: 137
Beskøjter, 95: 32
Bestikkelsesgaver, 92: 20
Bethel, sømandshjem, 95: 35
BETTA, S/S, 92: 106
Bianco, Andrea, 92: 46
Bibliotek, Byngs, 94: 13-
Bille, Steen, kommandørkaptajn, 92:,93
BIMCO, 92: 107; 94: 27
BIRGIT, S/S, 92: 106, 114*
Biscayabugten, 92: 51
Bitsch, Christian: Matros og landmand. Erindringer 1912-14, 95: 28-44*
Bjærgning, 92: 22-; 96: 89-
Black Book of the Admiralty, 96: 96-
Black Sea State Shipping Co., 92: 115
Blanco, Roberto, kaptajn, 95: 60
Blands, 95: 29-
Blindtarmsbetændelse, 95: 75
Block Busters, 93: 16
Blue Funnel passagerskibe, 94: 44
Blue Peter, 93: 62
Blue Star liners, 94: 44
Boabdil, konge, 92: 40
Board of Trade, 93: 61
Bodmeribrev, 92: 22
Boeck, Franz, minister, 94: 40
Boesen, Jens Christensen, 94: 82
Bohuslän skærgård, 94: 88
Boien, 92: 101
Bolívar, Simón, 93: 80
Bombardas, 92: 40
Bombebøsser, 96: 36*-
Bone China, 93: 56
BOREAS, brig, 94: 71
Boreorm, 92: 60
Borerig, 95: 109
Borg, N.C., reder, 96: 48

Borgia, 92: 52
BORNHOLM, 95: 104
BORNHOLM, orlogsbrig, 93: 80
BORNHOLM, orlogsfregat, 92: 20
Borre og Abraham Schneider, 92: 8-
Boshouwer, Marcelis de, 95: 45-
Bosporusstrædet, 92: 113
Bouchot, Monseigneur, biskop, 92: 92
Braithwait & Miller, 93: 99
Brand om bord, 92: 20-
Brand- og bådøvelser, 93: 19
Brasspil, 95: 67
Bredbil, 94: 113-*
Breddesejlads, 92: 37
Bredsdorff, Asta: Willem Leyels vanskelige rejse
til Tranquebar 1639-43, 95: 45-61*
Bredsdorff, Thomas, 94: 86
Bremerhavens Søfartsmuseum, 95: 79
BRETAGNE, 95: 103
Brev fra Willem Leyel, 95: 54-55*
Bristolkanalen, 93: 26
British Hovercraft Corporation, 96: 13
Broberg & Søn, Chr., rederi, 93: 73
Brock, kommisær, 92: 17
Brockenhuus-Schack, grev Niels, 95: 111
Brockstedt, Jürgen, 94: 66
Brodersen, Georg Wilhelm, 94: 74-*
Brodersen, Hans Christian, 94: 64-*
Brodersen, Hans Peter, 94: 65-
Brodersen, Jes Heinrich, 94: 76
Brodersen, Johann Friedrich, 94: 65-*
Brodersen-slægten, 94: 64-99*
Broderskaber, 96: 33-
Brown, Hemmert J., 92: 8-
Brown, John, 93: 56
Bruhn, Jørgen, 94: 92
Brunelleschi, Filippo, 92: 60
Brunsvig, Henrik, 92: 132
Bry, Johann Theodore de, 92: 45-
Bry, Theodore de, 92: 45-
Bugge, kaptajn, 94: 82
Bulkfart, 95: 108
Bundgarnsjolle, 94: 59
Bureau Veritas, 93: 75
Burmeister & Baumgarten, 93: 103
Burmeister & Wain, 93: 93-120*
Bushnell, Edmund, 94: 14
Butelier, 95: 48
Bybefolkningen i Tranquebar i begyndelsen
af 1700-tallet, af Inger Højbjerg, 92: 67-89*
Byng, George, 94: 7
Byng, John, admiral, 94: 6-15*
Byng, Julian M.E., 94: 13
Bøgebrænde, 95: 19-
Böhmer, F., 94: 81
Børnekopper, 92: 31
Bådebyggere, 94: 56-63*
Bådebyggeri, Kildevæld 92:,17;
– Fejø 94: 56-63*
Bådebyggerværktøj, 94: 60-
Bådeværft, 94: 56-63*
Bådsmand, 94: 39

C

C.K. Hansen, rederi, 92: 105
Cabo de la Flecha, 92: 55*
Cabral, 92: 46
Calbayog, 95: 124-
Calcutta, 92: 92
CALEDONIA, S/S, 96: 101
Calenderen over den Kgl. danske Søetat, 93: 64
Calle, Don Juan de la, 95: 54
Calvi, 92: 36-
Caniba, 92: 56
Canton, 93: 53-
Cap Haitien, 92: 51
Cap Negras, 92: 94
Cap Passaro, 94: 7
CAPO FARO, S/S, 92: 111
Capstan, 96: 132*
Captain Johan Heitman, DEN GYLDNE
LØVE and the Danish Silver Robbery,
af Andrew,O'Rourke, 96: 50-85*
Caracas, 93: 78-*
Caribien, 93: 80-*
CARL MAGNUS, brig, 94: 94
CARL, brig, 94: 94
Carl, Poul, 95: 101
Carl, prins, 92: 130
CARL, topsejlsskonnert, 96: 123
CARLA, S/S, 93: 47*

Carlsbergfondet, 93: 77
CARMEN FREIXAS, spansk fiskerbåd, 92: 110
Carrigaline, 96: 127
Carstens, August, 96: 120
Casas, Bartolomé de las, munk, 92: 31-
Caspersen, Lauritz, 95: 47
CASTOR, skruebarkskib, 95: 13
CATHARINE BRODERSEN,
skonnertbrig, 94: 80-
CATHARINE, bark, 94: 77*-
Cathay, 92: 62
Caughley, 93: 56
CAVALCADE, M/S, 93: 16
CERES, bark, 95: 7-*
CERES, fregat, 94: 71
Certeparti, 92: 107; 96: 120
Ceylon, se: Sri Lanka
Chalouppe, 92: 133
CHARLES BARTLETT, emigrantskib, 96: 106
Charlotte Amalie, 94: 81
Chartersejlads..., 93: 140
Chesapeake, 94: 11
Ching-Che-Chen, 93: 55
Ching-dynastiet, 93: 55
Christensen, Benny:
DEN GODE HENSIGT, 92: 6-28*
Christensen, Christian, kahytsdreng, 95: 14
Christensen, Ove, 95: 62
CHRISTIAN DEN SYVENDE, linieskib, 93: 93
Christian I, 92: 30-
Christian IV, 92: 69-; 93: 63; 95: 45-
Christian VI, 92: 120; 96: 61-
Christian VII, 92: 9
Christian VIII, 92: 91; 93: 97
CHRISTIAN, fregat, 94: 71
CHRISTIAN, ostindienfarer, 95: 45
Christiani & Nielsen, 94: 46
CHRISTIANOPUERTO, 95: 51-
Christiansen, Andreas, 94: 66-
Christiansen, Andreas, handelshus, 94: 64
Christiansen, Bendix, 95: 75*
Christianshavn, 93: 109*, 112*
CHRISTIANSHAVN, ostindienfarer, 95: 45-
CHRISTINE, transportskib, 92:,95
Christmas-Møller, J., 94: 47
Christoffersen, O.H., 94: 125*
Christopher Columbus – drøm og virkelighed,
af Henning Henningsen, 92: 29-66*
Christopher, Hellige, 92: 54
CIMBER, fregat, 94: 92
Cipangu (Japan), 92: 35
Clausen, Bertel, modelbygger, 93: 34*
Clausen, C.A., kaptajn, 96: 124
CLERMONT, S/S, 96: 101
Cluster light, A, 93: 13
Coast guard, 96: 126-
Cockney-havnearbejdere, 95: 64
Cockpit, 96: 16*
Cocuizas, 93: 86-*
CODAN, brig, 94: 76
Coin, Luis, navigatør/professor, 92: 43-
Collery shale, 93: 28
Collins, Dennis, 96: 125-
Colón, Cristóbal, 92: 39
Columbus, Christopher, 92: 29-66*
Columbus' apoteose, 92: 61*
Columbus' æg, 92: 60
COLUMBUS, skonnert, 94: 79
Columbus-portrætter, 92: 35
Commerce Collegiet, 96: 105-
Commercelæster, 93: 73
Commercial Code..., 93: 62
Commodore, 93: 9-*
Coninck, Frédéric de, 92: 17; 95: omslaget*, 2
Consolato del Mare, 96: 97
CONSTANCE, brig, 95: 8-*
Conte, Auguste, ambassadør, 94: 92
Cordoba, Don Luis Fernandez de, 95: 51
Coromandelkysten, 92: 67-; 95: 53
Cortéz, 92: 62
Cosa, Juan de la, pilot, 92: 41
COSAK, lystbåd, 93: 74
COUNTESS OF LONSDALE, S/S, 93: 99
Coves, 96: 125-*
Crappe, Roland, 95: 45
CRONPRINTZ CHRISTIAN, ostind.far., 96: 57
Crosbie, Lady Margaret, 96: 51-
Crosbie, Thomas, 96: 60-
Cumaná, 93: 83
Curacao, 95: 91-
Curling, Young & Co., 93: 96
Curth, bådsmand, 95: 13

CURTIS, bark, 94: 90

D
D.B.B., 94: 19
Dafra Lines. Conwa, 95: 107-
DAGMAR, korvet, 93: 106
DAGMAR, S/S, 93: 45*
Dahlberg, Chr., styrmand, 95: 121-
Damesejlads, 92: 43
Dampspil, 95: 36
DAN, slæbebåd, 95: 24
Dance macabre, 95: 73
Danmark A/S, D/S, 93: 48
DANMARK, fregat, 93: 67
DANMARK, skoleskib, 93: 38; 95: 64
Danmarks Handelsflåde, 93: 69*
Danmarks Skibsliste, 93: 59-76*
Dannebrog, D/S, 93: 44
DANNEBROG, galease, 96: 113*
Dansborg, fæstning, 92: 68*-; 95: 45-
DANSBORG, S/S, 93: 46*
Dansk Ostindisk Handelskompagni, 92: 69-
Dansk Vestindien, 92: 56; 94: 64-99*
Dansk-Fransk, rederi, 92: 105; 94: 16-
Dansk-Franske D/S's flåde, 95: 114-117
Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S,
Det, 94: 16-; 95: 101-117*
Danske Kompagni, Det, 95: 46
Danske Sukkerfabrikker A/S, De, 93: 51
Danø, Holger, 94: 125*
Davis-strædet, 95: 19
Davy Jones, 95: 75
Defensionsskibe, 92: 12
Delft, 93: 55-
Den flyvende hollænder, 95: 34
DEN FORGYLDTE SOL, 95: 45-
DEN GODE HENSIGT,
af Benny Christensen, 92: 6-28*
DEN GYLDNE LØVE, ostindienfarer, 96: 50-85
Deviation, 95: 12
DFDS, 93: 44; 94: 38-; 96: 7-
DIANA, 93: 106
DIANA, fregat, 94: 71-*
Diaz, Bartolomeu, 92: 33
Didrichsen, skibslæge, 92: 92
DIE HOFFNUNG, jagt, 94: 70
Diego, 92: 37
Disciplin, 95: 31-
DISKO, M/S, 95: 109
Dittmann, Georg, 94: 83
Docher, urmager, 93. 88
Dominica, Søndagsøen, 92: 54
DORIS BRODERSEN, bark, 94: 77*-
Dornier-fly, 92: 112
Dragør Bjærgningsvæsen, 96: 89
Dragør Lodseri, 96: 89
Dreiøe, Hans Nielsen, 96: 119
Dreiøe, Niels Hansen, 96: 119-*
Dreiøe, Niels, junior, 96: 119-*
Drejer, 93: 88
Drivkvaser, 94: 56-
DRONNING ANNA SOPHIA, ostind.far., 96: 57
DSB, rederi, 96: 7
DSØ, 96: 7-
Dublin Castle, 96: 60-
Duntzfeldt, Wm., 95: 110
Dybvig havn, 94: 56-
Dynastier, 93: 53-
Dyreborg, Rasmus, skibbygmester, 96: 120
Dysenteri, 94: 96
Dødsfald om bord, 95: 87-
Dåbsattest, 93: 72

E
East India Company, 92: 7-, 69
Edward III, 96: 97
Edward VIII, 95: 76
Egede, Hans, 92: 117
Egede, Poul, 92: 122
EGHOLM, S/S, 94: 38-*
EGYPTIAN REEFER, M/S, 94: 50
Eire, 96: 50-85, 119-29*
EKSPRES, motorbåd, 93: 121-*
Elder Brethren, 96: 105
ELEFANTEN, orlogsskib, 93: 8
ELEO MÆRSK, VLCC, 93: 74
ELISABETH af København, fuldskib, 96: 102*
ELISABETH GRANDY, eng. skib, 92: 99
Elmina, fort, 92: 37
ELT, 94: 17

EMANUEL af Ærøskøbing, jagt, 96: 119
EMBLA, Røde-Kors-skib, 94: 42
EMMA, galease, 95: 6
En shippingmands erindringer, 1936-49,
af Christian Lund, 94: 16-55*
En styrmand i Grønlandsfarten,
af Frede Bak, 95: 6-27*
Endelave, 93: 37*
Englandskrigen 1807-14, 93: 9
ENIGHEDEN, orlogsskib, 93: 6*
ENIGHEDEN, slup, 93: 67
Epitafium, 93: 117
ERGO, S/S, 94: 41
Erichsonske Propeller, 93: 100
Erik den Rødes saga, 92: 29
Erindringer, 95: 28-44
Ernst, kommissær, 92: 17
Eskildsen, Erich, skibsbygmest., 92: 8
Española, 92: 49
Espergærde, 95: 31
ESTLAND, S/S, 94: 18-*; 95: 104-
Étmål, 92: 48
EUROPA, S/S, 96: 106
Eyrbyggjasaga, 92: 30

F

F.T. Bergh, rederi, 96: 44
Fabricius, Johs., kaptajn, 92: 108
Fabritius, Maja, 94: 28
Fadegods, 95: 13
Fairbairn, Mr., 93: 99
Fajance, 93: 53-; 96: 87-
Fakse Ladeplads, 94: 58-
Faktori, 94: 81*
Falklandsøerne, 94: 92-
Falslev, Gunnar, 94: 53
Fanø, 94: 96; 96: 24
Farmannalög, 96: 97
Faxe dampskibe, 95: 102-103
Feddersen, Peter, 94: 68
Federsen, Anders, lods, 95: 47
Fejø Skibs- og Bådeværft 1889-1994,
af Ejnar Mortensen, 94: 56-63*
Felipe III, konge, 95: 53
Femø, 94: 60
Fenger de Jonge, Jurgen, 96: 64-
Fenger, Jurgen, skipper, 96: 64
Ferdinand af Aragón og León, konge, 92: 39
Ferskvandsbeholdning, 95: 67
FIDES, orlogsskib, 96: 39
Fighting Instructions, 94: 10
FINIGKEIT, galease, 94: 64
Finnish Chartering Co., 94: 27
Finska Ångfartygs Aktiebolaget, 94: 52
Finzi, Layman & Co., 94: 48
Fischer, H.C., kaptajn, 94: 18
Fiskerbebyggelse, 92: 87*-
Fiskerleje, 96: 32*
Fitzmaurice, John, 96: 63
Flagbogen og andre trykte skibslister,
af Christian Lund, 93: 59-76*
Flasker, 96: 87-*
FLENSBORG, orlogsskib, 95: 45
Flensborgskibe, 94: 64-99*
Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, 94: 83
Flinterende, 96: 19
Florissante periode, 94: 64-
Flyveblade, 92: 132
Flyvebåde, 96: 8-
Flyvefisk, 95: 42
FLYVEFISKEN, 96: 8-
Flådens skibsbyggeri, Holmen, 92: 12-
Flådeværft, 94: 14
For megen vin kan være farligt,
af Christian Lund, 96: 44-49*
Forebyggelses-regel, 96: 97
Forlis, 96: 24-, 50-85, 119-129*
Fort St. Philip, 94: 10-
FORTUNA, jagt, 95: 45-
Fosfatgødning, 95: 72
Fotosamling fra Ebeltoft,
af Kåre Lauring, 93: 42-51*
Fox, Henry, 94: 8-
Fra oltidens søret til vore dages søvejsregler,
af Henrik A. Rasmussen, 96: 94-118*
Fragtnævn, 92: 105
Francisco de Bobadilla, embedsmand, 92: 58
Fredericia havn, 93: 132*
Fredericia, 93: 121-
Frederik d. II's Søret, 96: 98
FREDERIK DEN SJETTE, hjulskib, 93: 101-

Frederik IV, 92: 117; 96: 58-
FREDERIK IV, ostindienfarer, 96:,57
FREDERIK OG ANE, bramsejlsskonnert, 93: 73*
Frederik VI, 93: 81
FREDERIKKE af Rørvig, topsejlsskonnert, 93:71*
Frederiksen, Jesper, 96: 88
Frederiksnagore, 92: 92
Frederiksted, 93: 81
Frederiksøerne, 92: 91
Freetown, 93: 23
FREM, lastfartøj, 94: 60
Friberg, Magdalene Sybille, 92: 139
Fribord, 94: 112-
Friedrichsen, Carl, 95: 101
Friis, Christian, 95. 46
Frimurerloge, 93: 103
Frivagten, 94: 23
Froude, James Anthony, 96: 51
Fuglede, overstyrmand, 92: 18
Fuglespyd, 92: 120
Fulton, Robert, 96: 101
Funchal, 92: 37
FYLLA, 93: 106
Fyrbødere, 93: 44*
Fældeøkse, 94: 113-*
Fænø, 93: 136-
Færgefart, 95: 108

G

Gaarn, Jens, styrmand, 95: 6-*
Gabel, Christian, 96: 52-
GABRIEL, orlogsskib, 96: 39
GALATHEA (1845-1847), 92: 91
Galezowski, øjenlæge, 96: 109
Galissoniere, Marquis de la, 94: 8
Gama, Vasco da, 92: 52
GAMMA, 95: 82
Gammelkjøgegaard, 92: 118
Gammelstrandskanal, 92: 117
Gamst, smedemester, 92: 15
GANGES, orlogsskib, 92: 91-103*
Gay, Hr., 92: 18
GEA, lystskib, 95: 35
GEFION, hjuldamper, 96: 7
GEJSER, dampskib, 93: 97
Generaltoldkammeret, 96: 89, 105-
Genua, 92: 33*
Georg II, konge, 94: 12
Georg Stage, I. reservevagt, 92: 18
GEORG STAGE, skoleskib, 95: 29-*, 64
Gerald, Vald. A., maskiningeniør, 92: 108
GERD, S/S, 92: 106, 108*
GERDA TOFT, S/S, 92: 106
Germanischer Lloyd, 93: 75
Gerner, Henrik, konstrukt./fabr.m., 92: 6*-
GERTRUD, S/S, 92: 107
GERTRUDE MÆRSK, M/S, 93: 16
GEYSER, orlogsskib, 93: 102
Gibraltar, 94: 8-
GIBRALTAR, H.M.S., fregat, 94: 7
Gibraltarstrædet, 92: 31; 94: 8-
Giese, H.C., reder, 93: 67
Gilleleje, 96: 40
Gjedde, Ove, admiral, 92: 69-; 95: 45-
Glass, Hr., 92: 18
Godown, 92: 78
Godthåbsfjorden, 92: 117-
Gokstad-skibet, 94: 103-
Goltz, Philip de, 95: 48
Grace Line, 94: 44
GRAF SPEE, 95: 97
Gram, Hans, 96: 81-
Grave, Christian, 96: 61-
Graves, Thomas, admiral, 94: 11
Gravesend, 96: 45-
Great Inagua, 94: 88
Greenwich, 94: 12
Gregorian Calendar, 96: 53-
GRETE, S/S, 94: 28-*
Grodt, Daniel, drejer, 92: 139
Grodtschilling, 92: 118
Grovsmedien på Frederiksholm, 93: 116*
Growlers, 93: 14
Grubbe, Erik, 95: 46
Gründler, missionær, 92: 84
Grüner, Haldur R., 93: 65
Grønland, 95: 6-27*
Grønlandsfart, 95: 6-27*, 108
Grønlandske Handels plads, 92: 8
Grønlændersagaen, 92: 29
Guacanagari, 92: 51

Guadaloupe, 92: 46
Guaira, La, 93: 82
Guanahani, 92: 48-*
Guddong, 92: 78
Gudleiv, islænding, 92: 30
Gujarat, 92: 69
Gullaschbaroner, 95: 102
Gunnivæver, 92: 84
Gyldenløv, 96: 52
GYLFE, hjuldamper, 96: 7
Gøtakanalen, 96: 7
Gårdingswire, 95: 76

H

HAABET, slup, 96: 92
Hahn, Jonas, skibsfører, 95: 102
Hahn, Mathea, 95: 102
Hahn-Petersen, Eigil, reder, 94: 16-; 95: 105*-
Hahn-Petersen, Leif, 94: 19-
Hahn-Petersen, Niels, 95: 110-
Haiti, 92: 56
Hajtran, 95: 17
Hammurabi, 96: 94
Hancock, Robert, 93: 56
Handels- og Søfartsmuseet, 93: 33-, 53-
Handels- og Søfartsmuseets Bibliotek, 94: 7-
Hangarskibe, 93: 15
HANS EGEDE, bark, 95: 35
HANS TAVSEN, S/S, 95: 36-*
Hansa skibsprogram, 95: 106
Hansen, bådsmand, 95: 123-
Hansen, C.K., reder, 93: 46
Hansen, C.N., 94: 83
Hansen, L.P., 96: 120
Hansen, Peder, guvernør, 92: 90*-
Hardingham, John, 94: 14
Haure-Petersen, Poul, 94: 47
HAVHESTEN, orlogsskib, 96: 39
Havneblokke, 96: 34-
Havnekort, 96: 96*
Havskildpadde, 95: 71
Havvild, 92: 30
Heering Line, 95: 110
Heering, Peter F., 93: 63
HEIMDAL, S/S, 93: 51*
Heitman, Johan Hansøn, captain, 96: 50-85
HEKLA, hjuldamper, 93: 96*-
HELGE ASK, 94: 100-
HELGE, S/S, 93: 49*
Helgener, 96: 23-
Hell ships, 93: 24
Hellefisk, 95: 18
HELLIG OLAV, S/S, 93: 50*
Helligkilder, 96: 28
Helligkorskapeller, 96 26
Helsingfors, 94: 26-
Helsingør Værft, 93: 44; 94: 20-
Helsingør, 95: 46-, 96: 24-
Hemert, Jost von, 96: 64
HENGEST, D/S, 93: 74
Henningsen, H.: Christopher Columbus – drøm og virkelighed, 92: 29-66*
Henningsen, H.: Sømandens indsamlingsbøsse, 96: 23-43*
Henningsen, Henning, 93: 33
Henrik II af England, 96: 96
Henrik Søfareren, prins, 92: 33
Henrik VIII, 96: 104
HENRY BALCHOW, S/S, 96: 111*
Herakles' søjler, Gibraltarstrædet, 92: 31
HERCULES, bark, 93: 73
HERCULES, ostindienfarer, 92: 25
HERMANN, bark, 94: 71
HERMANN, D/S, 94: 93
Hernando, 92: 39
Herrnhutere, 92: 91
Hetland, D/S, 92: 111
Hickson, Mrs., 94: 8
High Court, Dublin, 96: 62
Hilario, Don, 95: 57
Hispaniola, 92: 49
Historia de las Indias, 1541, 92: 31
Historie dell'Ammiraglio D. Cristoforo Colombo, suo padre, Venezia 1571, 92: 39
Hjardemaal & Co., 94: 87
Hjardemaal, Christen Mathias, 94: 87*
Hjelmtegn, 92: 54
Hjernum, Aage, kaptajn, 95: 120-
Hjertingkanen, 93: 7
Hobhouse, Niall, galleri-ejer, 92: 126
Hoffmand, Nils, captain, 96: 57

Hohlenberg, F.C.H., 93: 93-
Holberg, Ludvig, 92: 136; 96: 56
Holford, Robert, eng. købmand, 92: 7-
HOLGER DANSKE, hjulskib, 93: 98
Hollænderøen, 95: 10
Holm, H.F.G., kunstner, 92: 24
Holmen, 92: 12-; 93: 93-120*
Holmens Kirke, 93: 117
Holsten, D.W., 93: 83
HOLYHEAD, fregat, 94: 92
Home Guard, The, 94: 49
Hornbæk, 96: 32*
Houlberg A/S, S., 94: 24
Howe, Lord, 96: 101
Huelva, Alonso Sanchez de, 92: 46
HULDA MÆRSK, 96: 44-*
Humphry & Co., 93: 107
Husflid, 95: 26
Husted, K., dir., 94: 26
Huth, general, 92: 20
Huusfeldt, H.J., 94: 29-
HVALFISKEN, brig, 95: 7-*
Hvalrostand og ben, 95: 26
Hvedefarten, 95: 63-
Hydrofoilbåde, 96: 8-
Høegh-Guldberg, Fritz, 94: 40
Høffner, Sigfred, 93: 122-*
Højbjerg, Inger: Bybefolkningen i Tranquebar i begyndelsen af 1700-tallet, 92: 67-89*
Højtryksmaskine, 93: 107-*
Høyer, P.K., skibsfører, 95: 8
Håbets ø, 92: 124
Håndlygter, 96: 104*
Håndspil, 95: 34
Håndværksmetoder, 94: 119-

I

Ibsen, Jens, hofkantor, 92: 134
Imago Mundi, 92: 63
IMCO, 96: 112
IMO, 96: 115
Imperial Oil, 95: 92
Indian Board, 92: 91
INDIAN REEFER, M/S, 94: 52
Indias, las, 92: 53
Indiske Ocean, 92: 93; 95: 45
Indsamlingsbøsser, 96: 23-43*
Industrispionage, 93: 94-
INGEBORG S, S/S, 92: 106
Ingstad, Helge, no. arkæolog, 92: 29
Instrumentpanel, 96: 16*
INTREPID, H.M.S., orlogsskib, 94: 10
Inventarium, 95: 53
Irland, 96: 50-85, 119-129*
IRLAND, M/S, 95: 104*
IRLAND, M/T, 95: 107*
Irske Hav, 93: 28
Irving, Washington, 92: 63
Isabella af Castilien, dronning, 92: 39
Isabella af Spanien, dronning, 94: 92
Islandske kortskitser, 92: 29
Islandsskipper, 96: 119-
Isle of Wight, 96: 14
Istariferingsudvalget, 94: 26
Ivers, Albert, 95: 101
Iversen & Jacobsen, rederi, 94: 20-

J

Jacobsen, kaptajn, 94: 76
Jakobsen, Henning Sonne, 94:,27
Jamaica, 92: 60
Jambu, portug. formand, 92: 94
Jannerup Blok, 96: 28
JEANETTE, bark, 94: 71
Jensen, Andreas Andresen, 94: 76
Jensen, H.C., 94: 70
Jensen, Henry, prokurist, 94: 24-
Jensen, Jørgen: Orlogsdampskibet GANGES og det sidste danske koloniseringsforsøg af Nikobarerne, 92: 91-103*,
Jentoft, Hartvig, købmand, 92: 130
Jentofte, bogholder, 92: 133
Joáo II, konge, 92: 39
JOHANN BRODERSEN, bark, 94: 77*-
JOHANN, bark, 94: 77*-
JOHANNA, S/S, 92: 107
JOHANNE MARIE, 93: 64
JOHANNE, bark, 96: 92
JOHANNE, S/S, 95: 62

JOHANNES MÆRSK, S/S, 92: 106
Johansen, Sonny, 94: 63
John Brown & Co., 93: 106
John Penn & Son, 93: 99
JOHN, krigsskib, 93: 83
Johnn, Christian August von, 96: 72-
JOMFRU SUSANNA, ostindienfarer, 96: 58
Jomfruøerne, 92: 55*
Jonge, se: Fenger de Jonge, J.
Jorck, Georg, konsul, 92: 126
Jorden rundt i 60 år, af Ove Kjeldsen, 95: 82-100*
Jordnødder, 95: 38-*
Jordt, Peter, 94: 80
JOVEN CORINA, skonnert, 92: 99
Judicher, Ole, rigsadmiral, 92: 134
Judichær, admiral, 92: 133
Jul om bord, 95: 38, 72-
Julian Calendar, 96: 53-
Julianehåb, 95: 6*
Junta dos Matematicos, 92: 39
JUPITER, orlogsskib, 96: 39
JUPITER, ostindienfarer, 95: 45
JUPITER, sv. bark, 94: 96
Jydsk Færgefart A/S, 95: 111
JYLLAND, fregat, 93: 106
Jürgensen, A. & E. Richertsen, 94: 83
Jürgensen, Nane, 94: 79
Jørgensen, E. Lerche, kaptajn, 92: 110
Jørgensen, Søren Peter, matros, 95: 14

K

K'ang Hsi, kejser, 93: 55
Kabys, tegning, 92: 19*
Kabysbestik, 95: 38
Kaguviut, 95: 10
Kajakpels, 92: 120
Kajakvendinger, 92: 141-*
Kaledoniske bjergryg, 96: 125
Kalendere, 96: 53-
Kalfatring, 92: 42
Kalkbrænderibugten, 92: 25
Kalvø, 94: 92
Kampagnelanterner, 96: 100*
Kanalen, 96: 125-
Kap det Gode Håb, 95: 46, 71
Kap Horn, 95: 62
Kap St. Vincent, 92: 36
Kapel, Hans, 96: 87
Kapere, 93: 80
Karibien, 92: 56
Karlskrona, 96: 35*
Karmeliterhuset, 96: 36
Kastelpynten, 92: 18-
Kastevæsen, 92: 83
Kastilien, 92: 60
Kastrup Lufthavn, 93: 53-
Katastrofe, 92: 19-
Kateket, 92: 130
Kathay (Kina), 92: 35
Kaufmann, Karl, Reichskommissar, 92: 105
Kayser, Henry J., 93: 31
Kendingssignaler, 93: 60-
Kerr, grosserer, 96: 92
Kerry, Co., 96: 50-
Kgl. Grønlandske Handel, 95: 7-27, 109
Kiangsi, 93: 55
Kiil, N.O.: Konvojsejlads, 93: 9-32*
Kiil, N.O.: Under sejl til Antipoderne, 95: 62-81*
Kildevæld, 92: 17
KINA, M/S, 118-127*
M/S KINAs forlis ved Philippinerne,
af Henning Thalund, 95: 118-127*
Kinafarer, 92: 20-
Kingo, Thomas, 96: 34
Kinsale, 96: 125-
Kippinge, 96: 28
Kirkebøsser, 96: 34-
Kirkeskibe, 93: 33-41*
Kirkeskibsprocession, 93: 37*
Kjeldsen, Ove C., kaptajn, 95: 93*
Kjeldsen, Ove:
Jorden rundt i 60 år, 95: 82-100*
Kjøbenhavns Handelsbank, A/S, 95: 112
Klaboutermanden, 95: 34
Klaue, Johan, drejer, 92: 139
Klingenborg, bastion, 92: 72
KNI Kalaallit Niuerfiat, 92: 141
Knogleaske, 93: 56
Kock, Johan, maler, 96: 121
Koffardiflag, 92: 113
Koks, baadsmand, 94: 39

Koldbukker, 96: 135
Kollision, 95: 85
Kommandoer, 95: 66-
Kommercekollegiet, 92: 15
Kong Christian IX, 93: 59
Kongelige Octroyerede Danske
Asiatiske Compagnie, Det, 92: 91
Konsortium af købmandsfirmaer, 92: 8-
Kontorflag, 93: 66*
Kontrabande, 96: 45-
Konvoj, 93: 9-32*-; 95: 90-
Konvojsejlads, af N.O. Kiil, 93: 9-32*
Korsarer, franske, 92: 36
Korsika, 92: 36
Kovending, 95: 66
Kraak porcelæn, 93: 53-
Krabbe, Th., læge, 95: 6
Kreta, 92: 113
Kridtpiber, 96: 87-*
Krigen 1940-45, 93: 9-*
Krigsforlis, 95: 103
Kroman, Jes: Andreas Nissen 1916-1992, 93: 6-8*
Kroman, Jes: Skibsmodeller i
danske kirker, 93: 33-41*
KRONPRINSESSE LOUISE, 95: 102
Krudtmagasiner, 92: 20-
Kulsproute, 95: 37
Kung-fu-tse, 93: 53-
Kurtén, Nils, 94: 27-
Kusk Jensen, Jens, 96: 116
Kyhn, Georg, kaptajn, 94: 19
Kælderen, 93: 14
Kæntring, 95: 21-
KØBENHAVN, bark/skoleskib, 94: 125
Københavns Flydedok, 93: 51
Københavns Skipperlav, 96: 27
Købmandsfirmaer, 92: 8-
Königliche Navigationsschule, 94: 84
Königliches Seeamt, 94: 84

L

LA FANTASQUE, fr. destroyer, 92: 113
La Rábida, kloster, 92: 40
LADY MERRY WOOD, postdamper, 92: 99
Lagos, 92: 36
LANCASTER, H.M.S., orlogsskib, 94: 8
Landmandsbanken, 96: 8
Langelinie, 92: 24
L`Anseaux-Meadows, 92: 29-
Larboard, 96: 116
Las Palmas, 94: 29
Lastelinie, 96: 98
Lastsol, 93: 13
Laub, liv-medicus, 92: 139
Lauring, Kåre: »At 12 Mr. Byng,was shot«.
Historien om en engelsk admiral og hans
bibliotek, 94: 6-15*,
Lauring, Kåre: 'Willow', 93: 52-58*
Lauring, Kåre:
Fotosamling fra Ebeltoft, 93: 42-51*
Lauritzen Lines Oy, Ab, 94: 27
Lauritzen, J., rederi, 92: 105; 93: 60; 94: 16-; 95: 62
Lauritzen, P.K., 96: 120
Lauro, G., rederi, 94: 96
Laus, Andreas, 96: 52
Laval, Pierre, fr. udenrigsminister, 92: 106
Lavtryksmaskine, 93: 107-*
Lawlor, David, 96: 63
Lazaretskib, 94: 92
Leber, professor, 96: 109
Leguas (sp. mile), 92: 36-
Leith, 95: 33-
LEJRE, S/S, 93: 46*
Leon, konge, 92: 60
León, markis de, 93: 77
Leth, Carl Jacobsen, 96: 87-*
Leth, Jørgen, 92: 51
LEXA MÆRSK, 96: 44
Leyel, Sander, 95: 46
Leyel, Willem, 95: 45-61
Libertyskibe, 93: 10-*
Lig, 95: 96
Ligkister, 96: 24
Lillebælt, 93: 121-*
LINDA, S/S, 94: 29-
Lindbergh, Charles, 93: 31
Lindegaard, Christian, 96: 123
LINDORMEN, nr. 53, 93: 106
Liniefart, 95: 107
Liniedåb, 95: 69-
Link, Theodor, 94: 66

Lissabon, 94: 38
Liverpool, 94: 45-
Livliner, 95: 75
Lloyd', 96: 126
LOCH EARN, clipper, 96: 109
Locher, Carl, maler, 96: 111
Locher, Jens, maler, 94: 77-
Lock Ewe, 93: 28
Logbog, 93: 83
Logget, blive, 96: 31
Lommepenge, 95: 31
London, 94: 7-
LONDON, S/S, 93: 45*
LORD NELSON, kutter, 96: 102*
Lovbog, Hammurabis, 96: 94
Lund, Christian: En shippingmands erindringer 1936-49, 94: 16-55*
Lund, Christian: Flagbogen og andre trykte skibslister, 93: 59-76*
Lund, Christian: For megen vin kan være farligt, 96: 44-49*
Lund, Christian: Sortehavsskibene, 92: 105-116*
Lund, Christian: Søgangen blev for stærk. A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab 19. dec. 1902-21. nov. 1979, 95: 101-117*,
Lund, Emil F. S., 94: 14
Lund, Hans Buch, 94: 27
Lund, Magnus Nielsen, smører, 95: 123
Lund, P.C., ankersmed, 92: 15
Lykke, kommisær, 92: 17
LYKKEN, bundgarnsjolle, 94: 59-
Lynetten, rensningsanlæg, 92: 25
Lynge, H.J., 92: 118
Lynge, Hans Christian, handelsass., 92: 18
Lystsejlads for motor og for sejl i 1916, af Knud Chr. Schmidt, 93: 121-137*
Lützen, Peter, 95: 47
Lækage, 95: 98-
Læsøboere, 95: 6-27*
Lønninger, 95: 47
Lønseddel, 95: 59*
Løve & Søn, 95: 19

M

MABEL RICKMERS, bark, 95: 63
Macao, 93: 53-
MacKenzie, J.C., kaptajn, 93: 24
Madeira, 95: 48-
Madrationer, 95: 32
Madsen, Hans Tage, kok, 95: 121-
Madsen, Lauridtz Mathias, matros, 92: 92
Maersk Line, 93: 60; 94: 27
Magellanstrædet, 95: 86-
MAGNET af Svendborg, skonnert, 95: 33-*
Magnus Lagabøters sølov, 96: 97
MAJOR WOLFF, brig, 94: 80-*
Malabarkysten, 92: 69
Malakka-halvøen, 92: 58
Malaria, 92: 53
Mallings samling, 93: 71
Malmøen, Bohuslän, 94: 88
MALVINA, bark, 93: 66*
Mand overbord, 95: 40
Mangelsen, Lorenz, 94: 65
Mappa Mundi, 92: 41
Maracay, 93: 77-
Maravedis, 92: 48, 62
Marco Polo, 92: 32
MARIE, barkentine, 93: 39*
MARIGALANTE, 92: 41
Marinarkeologi, 93: 53-; 96: 86-93*
Marriager, P.C., bødker, 92:,15
Marryat, Captain Frederick, 93: 61-
MARSHAL TOBULKHIN, S/S, 92: 115
Mastekurv, 92: 41
Master caulker, 94: 14
MATHILDE, jagt, 95: 12
MATHILDE, slup, 95: 102
Matros og landmand. Erindringer 1912-14, af Christian Bitsch, 95: 28-44*
Maudslay, Sons & Field, 93: 96
May-Day, 93: 68
Maya-kultsteder, 92: 56
Medicinkasse, 95: 43
Meginhufer, 94: 112
Meierfeldt, J.A., sv. greve, 92: 119
Meinertz, S., kaptajn, 95: 101
Meisen, 93: 55
Melbye, Fritz, 93: 90
Melchior, Moses & Søn G., 93: 66
Meldahl, F., arkivar, 93: 116

Melorme, 95: 35
Mengel, Erik C., 94: 23
MENUSER, dampskib, 92: 99
Mercantil Calender..., 93: 65
Meridianhøjde, 93: 18
Mersey, River, 94: 45
Messedreng, 93: 46*
Messroom-Stewart, 94: 42
Mexico City, 92: 30
Meyer, J.C., 94: 71
Middelhavet, 96: 96*
Middelpulten, 96: 12
Middelspant, 92: 26
Mik-koret, 92: 141
Miller, Ravenhill & Co., 93: 99
Minebeskyttelse, 95: 93
Minebøsser, 96: 37-
Minefelt, 95: 94
Ming-dynastiet, 93: 53-
Ministere de la Marine Marchande, 92: 105
Ministry of War Transport, The, 94: 34
Minorca, 94: 8-
Minton, Thomas, gravør, 93: 56
MISTI, fr. bark, 94: 96
Mittelmeer Rhederei GmbH, 92: 109
Mobile, Al., 95: 83-
Modelbyggere, 93: 6-8*, 33-41*
Moldrup, Cathrine Elisabeth de, 93: 79
Molukkerne, 92: 69
Monogram, Columbus', 92: 54*
Montaigue, Rene, direktør, 92: 136
Moorske bøger, 95: 46
Morgan, J.P., finansminister, 93: 31
Morild, 93: 121-22, 136
MORROW CASTLE, passagerskib, 93: 31
Morrow, Anne, 93: 31
Morsesignal, 95: 88
Mortensen, Edvin, 94: 60
Mortensen, Ejnar: Fejø Skibs- og Bådeværft 1889-1994, 94: 56-63*
Mortensen, Emanuel, 94: 58
Mortensen, Frede, 94: 58
Mortensen, Henrik, 94: 63
Mortensen, Jørgen K., 94: 56-*
Mortensen, Robert, styrmand, 95: 124
Mossin, C.H., copist, 93: 65
Muddermaskiner, 92: 13-
Mulmain, 92: 94
Museo Naval, 94: 93
Mühlenport, Diderich, guvernør, 92: 70
Myre, overstyrmand, 95: 35
Mærsk-filial, 92: 105
Møller, H.J., skibsbygger, 93: 67
Møller, Lars, 92: 137
Møller, Rasmus, skibbygmester, 96: 120

N

N.A. CHRISTENSEN, S/S, 96: 44-49*
Nagle, Denis, 96: 127
Nancovry, 92: 98
NANCOVRY, skonnert, 92: 99
NANCY, S/S, 94: 38
NATHALIE, bark, 94: 79
Nationalitetsbevis, 93: 72
Natteliv, 95: 84-
NATTERGALEN, ostindienfarer, 95: 45
Naval Intelligence, 94: 47
Navidad, fort, 92: 51-
Navigationsskole, 94: 78
Nayak, 92: 69
Negapatam, 94: 11
Nekrolog, 93: 6-8*
Neptun, D/S, 93: 46
NEPTUNUS, snau, 94: 68
NERMA DAN, S/S, 94: 50
Neumann, Carl, 96: 32
New Foundlandsbankerne, 93: 13
New York, 93: 9-, 50*
New York-Galveston, 93: 31
New Zealand, 95: 62-
Newfoundland, 92: 29
Newth, Mette, 92: 140
Newton, tyngdeloven, 92: 34
Nicobar Bylder, 92: 96
Nicolas de Ovando, guvernør, 92: 58
NICOLINE MÆRSK, M/S, 92: 106, 109*, 112*
NICOLINE, jagtgalease, 93: 67
NIELS JUEL, orlogsskib, 94: 31
Nielsen Oy, Henry, 94: 27
Nielsen, Carl, rigger, 94: 61
Nielsen, Chr., Læsø, 95: 6*

Nielsen, Christian, 94: 56-
Nielsen, Einar, 94: 41
Nielsen, Kristian, 94: 56
Nielsen, Per: Søofficer, tolder og eventyrer – dansk besøg i Venezuela 1837, 93: 77-92*
Nielsen, S., lods, 95: 9
Nielsen, Skafte, matros, 95: 124
Nielsen, Svend, profos, 95: 56
Nielsen, Søren, 94: 82
Nielsen, Tage, 94: 29
Nielsen, William Hartmann, 93: 43
Niewland, Hendrik, 96: 87
Nikobarerne, 92: 91-103*
NIÑA, karavel, 92: 40
Nippon Kaiji Kyakai, 93: 75
Nissen, Andreas, modelbygger, 93: 6-8*
Nissen, Hans Johannes, 94: 65-
Nissen, Michael, 94: 65
NLT, 94: 17
Noebbe, Erwin, 94: 96
Nohoval Cove, 96: 125-*
Nordboerne, 92: 30
Nordby/Fanø A/S, D/S, 93: 47
Nordenskiöld, 92: 137
NORDLYSET, bark, 95: 18-*
Nordost-passat, 95: 68
Nordström & Thulin, 94: 27
Norgaardholz, 94: 65
NORGE, D/S, 93: 74
NORMANDIET, M/S, 94: 23
NORMANDIET, S/S, 95: 102-*
Norske Veritas, Det, 93: 75
Norwegian Shipping and Trade Mission, The, 94: 48
Nova Scotia, 93: 24
Nugsuak, 95: 18
NUSTI, fr. sk., 94: 96
Nuuk, 92: 120
Ny Jerusalemkirken, 92: 83
Nyholm, V.A., 94: 17-
Nyholm, Vagn Aage, 95: 110*
NYKJØBING, S/S, 96: 44
Nürnberg-krøniken, 1493, 92: 33
Næss, Erling D., reder, 94: 48
Nødhavn, 94: 96
Nødudrustning, 93: 24

O

O.T.-rederier, 95: 111
Ohrfeldhaff, 94: 65
Olafsson, Jon, 95: 47
Old Jerusalem, kapel, 92: 83
Oldenborg, fæstningsværk., 92: 72
Oléron-loven, 96: 95-
Opbording, 94: 112-
Opdagelsesrejser, 92: 29-66*; 96: 99
Opperhoved, 95: 60
ORBITA, liner, 94: 44
Orinoco-floden, 92: 57
Orkan, 95: 47, 118-
Orlogsdampskibet GANGES og det sidste danske koloniseringsforsøg af Nikobarerne, af Jørgen Jensen, 92: 91-103*
Orlogsskibe, 96: 39
Orlovsværftet, 93: 93-120*; 95: 30*
ORMEN LANGE, 94: 100-
O'Rourke, Andrew: Captain Johan Heitman, DEN GYLDNE LØVE and the Danish Silver Robbery, 96: 50-85*
Oseberg-fundet, 94: 103-
Ostindiefarer, 92: 6-28*
Ostindien, 92: 7-
Ostindiske Kompagni, Det hollandske, 95: 46
Overfladefartøjer, 93: 9-
Overhøvding, 95: 95
Overlevende fra KINA, 95: 125*
Overlodsen for Sjælland, 96: 90-
Overtro, 95: 33-

P

P.& O. liners, 94: 44
Paaren, H.H., 96: 120
Paars, Claus Enevold, 92: 138
Paéz, José Antonio, general, 93: 77-
PAGTENS ENGEL, 96: 53
Palos, 92: 40-*
Panama, 95: 82-
Panamakanalen, 95: 83-
Panama-tangen, 92: 58
Panck, Joost Petersen, 95: 56
Pancks, overbogholder, 92: 78
Paolo Scerni, mægl.firma, 92: 111

Paria, 92: 83
Paria-bugten, 92: 57
Parry, Sir William Edward, 93: 100
Partredere, 96: 120
PASSAT, bark, 95: 82
Passatvind, 92: 39-; 95: 68-
PATIENTIAE, orlogsskib, 96: 39
PATRIA, S/S, 93: 46*
PATRIOT, brig, 92: 94
Pecid, 92: 93
PEDER SKRAM, orlogsskib, 94: 22-*
PEDER SKRAM, panserskib, 93: 106
PEDER WILLEMOES, jagt, 95: 33
Pedersen, Johannes, søfyrbøder, 95: 99
Peeken, George, høvding, 92: 101
Penang, 92: 92
Pentland Firth, 93: 28
Perestrello, Dona Felipa Moniz de, 92: 37
Peréz, Juan, 92: 40
PERLEN, ostindienfarer, 95: 45
PERU, brig, 95: 7-*
Pessart, Berent, 95: 60
Pest, 95: 41-
PETER JORDT, fregat, 94: 80-*
Peters, Nicolaus, 94: 69
Petersen, A.N., reder, 94: 17-
Petersen, Anders Niels, 95: 102
Petersen, J.H., 96: 120
Petersen, John, grøn. kajakmester, 92: 141
Petersen, Mogens, 94: 63
Petersen, Møller & Hoppe,
mægler, 96: 120-
Petersen, Palle, 92: 140
Petersen, Susanne B.: REGINE CHRISTINE.
Købmand C. Leths galease, 96: 86-93*
Peyton, admiral, 94: 11
Philippinerne, 95: 118-127*
PHOEBUS, M/S, 95: 93-
Pier, 95: 74*
Pig's Gale, The, 95: 71
Pilepynten, 92: 55*
Pilgrimme, 96: 26-
Pining, Didrik, admiral og skibherre, 92: 30
PINTA, karavel, 92: 40
Pintador, 92: 84
Pinzón, Martin og Vicente,
redere og skippere, 92: 41-
Piratoverfald, 92: 95
Pissaro, Camille, 93: 90
Pizarró, 92: 62
Platon, gr. filosof, 92: 31
Plotting sheets, 93: 18
Plum, August, tegner, 92: 99
Plymouth, 96: 59*
Pokker (syfilis), 92: 31
Polarstjernen, 92: 46
Pologojamygong, 92: 97
Pontoppidan, J.S., reder, 93: 74
Pontoppidan, kaptajn og takkelmester, 92: 15
Pope, Dudley, forfatter, 94: 7
Poq og Qiperoq – to eskimoportrætter,
af Verena Traeger, 92: 117-144*
Porcelæn, 93: 52-58*
Poriar, 92: 71
Port Germein, 95: 74*-
Port Helm Rule, 96: 105
Port Mahon, 94: 10-
Port of Spain, 93: 82
Port Stanley, 94: 96
Porter, Sir Robert Ker, 93: 83
Porto Santo, 92: 37
Portolan, 96: 96*
Portsmouth, 94: 12-
Pothorst, Hans, admiral og skibherre, 92: 30
Presenter, 92: 20
PRINCESS LOUISA, H.M.S., orlogsskib, 94: 10
PRINCESSE SOPHIA FREDERIKKE,
kinafarer, 92: 20-
Profos, 95: 56
Proppen, 95: 83-
Props, 95: 36
Prostituerede, 95: 94-
Proviant, 93: 24; 95: 47, 64
Prætorius C. & Co., rederi, 94: 94
Prætorius, Carl Stephen Heinrich, 94: 94
Puerto Cabello, 93: 83
Puerto Rico, 92: 56; 93: 81
Pulu Milo, 92: 99
Pyrenæerne, 94: 39
Pærregaard, W., 94: 51

Q
Queenstown, 96: 124-

R
RAFAEL, orlogsskib, 96: 39
Raffenberg, Mads, premierløjtn., 93: 81
RAMILLIES, H.M.S., flagskib, 94: 8-
Randolph & Elders, 93: 104
RANGITIKI, eng. liner, 95: 62-
Rangoon, 92: 94
Rapert, 92: 16*
Rasmus, 95: 75
Rasmussen, Frank A.: Statslig eller privat? – Relationerne mellem Orlovsværftet og Burmeister & Wain 1843-1882, 93: 93-120*
Rasmussen, Henrik A.: Fra oldtidens søret til vore dages søvejsregler, 96: 94-118*
Rasmussen, Jørgen, tjener, 95: 122
Rationsfad, 95: 65
Red Duster, The, 92: 113; 95: 106
Rederklubben, 94: 54
REDFORD, H.M.S., 94: 43
Redningsbåd, 95: 33-
Redningsdåd, 94: 92, 96
Refdal, Jens, direktør, 92: 133
Refshaleøen, 93: 109*
REGINE CHRISTINE, galease, 93: 53
REGINE CHRISTINE. Købmand C. Leths galease, af Susanne B. Petersen, 96: 86-93*
Registrering af skibe, 93: 59-76*
Reichsdienstflagge, 92: 110
Rejsedagbog, 96: 56-*
Rendevous, 93: 10
RENNER, bark, 94: 80-
RESOLUTION, fregat, 94: 92
Resolution, The, 96: 101
Retsag, 96: 50-85
Reumert & Partnere, sagfører, 95: 110
Revenfeldt, Conradine, 92: 130
REVENGE, H.M.S., orlogsskib, 94: 10
Revolution, 95: 94
Rheinlænder, Wilhelm, kaptajn, 96: 92
Rhodiske sølov, 96: 94-
Riber, Jørgen Hansen, 95: 48
Rickmers værft, 95: 79
Rickmers, Bertram, 95: 79
Rickmers, rederi, 95: 63-
Rigas søret, 96: 98
Riiber, Peter M., kaptajn, 96: 91
Rinks, Hinrich Johannes, 92: 137
River Mersey, 94: 45
ROAR EGE, 94: 100-
Roberts Cove, 96: 126-
Rodriguez, Juan, 92: 48
Roepstorff, A.J.L. de, løjtnant, 92: 92
Roesen, A, kapt., 94: 51
Rogerson, Sir John, 96: 75
Rohde, Levin J., 93: 61; 96: 103
Rojas, Don Francisco, 94: 30
Rôles d'Oléron, se Oléron-loven
ROLF, S/S, 95: 102
Rose, Henry, 96: 66-
Rosenbom, Gubben, 96: 35*
Rosenstiel, von, 95: 100
Rosing, Jens, grøn. kunstner, 92: 141
Rostgaard, Frederik, 92: 130
Rostgaardiania, 92: 132
ROTA, modelskib, 93: 34*
Rothe, A.B., løjtnant, 92: 92
Rottecertifikat, 93: 22; 94: 43
Rotter, 95: 64-
Rouen, 95: 101
Rufisque, 95: 38-*
Rullegilde, 96: 123
Rung, Otto, 92: 118
Rühmann, Hans: Søfarer- og skibsrederslægten H.C Brodersen i Flensborg og dens tilknytning til søfarten på Dansk Vestindien, 94: 64-99*
Rytter, Claus, 95: 46-
Røde-Kors-skib, 94: 42
Rømø, 96: 24
RØMØ, skonnert, 94: 29
RØSNÆS, S/S, 95: 106
Røveri, 96: 50-85

S
Sadler, John, 93: 56
Sadolin, Ebbe, tegner, 92: 42*
Sagaer, 92: 29-; 94: 100-

Sagres, 92: 36
SAINT ALAIN, S/S, 92: 107
SAINT ALBANS, freg., 93: 74
SAINT ALBERT, S/S, 92: 107
SAINT ETIENNE, S/S, 92: 107
SAINT FELIX, M/S, 92: 107
SAINT LUCIEN, S/S, 92: 107
SAINT RAYMOND, S/S, 92: 107
SAINT SAUVEUR, S/S, 92: 107
SAINTE GISELE, S/S, 92: 107
SAINTE MARTINE, S/S, 92: 107
Salt River Bay, 92: 55*
Saltholm, 93: 121
Salva conducta, 95: 52
Saman-træ, 93: 88-89*, omslags bagside*
Samsø, 93: 128-
SAMUEL BAGGE, no. skonnert, 95: 124
San Juan Bautista, 92: 56
San Salvador, 92: 48
Sankt Johannes-logen, 93: 103
Santa Cruz, 92: 55*
SANTA MARIA LA GALANTE, 92: 41
SANTA MARIA, admiralskib, 92: 40
Santa-liner, 94: 44
Santo Domingo, 92: 57
Sargassohavet, 92: 46
SAS-ruten Kastrup-Malmø, 96: 9
Schach Steenberg & Co, red. & mægl., 95: 101
Schiffer auf kleiner Fahrt, 94: 84
Schifter, Andreas, 93: 95*-
Schimmelmann, greve, 92: 10
Schiønning, kaptajn, 92: 20
Schlüter, Mogens, 96: 88
Schmidt, Gorm, 93: 121
Schmidt, Knud Chr.: Lystsejlads for motor og for sejl i 1916, 93: 121-137*
Schmidt, N.W., kaptajn, 95: 101
Schmidt, Peter Petersen, 94: 70
Schmidt, William, 95: 101
Schneider, A., 93: 69
Scholten, Casimir Wilhelm von, 93: 79
Scholten, Frederik von, 93: 77-92*
Scholten, Jost von, 93: 91
Scholten, Peter von, 93: 79
Sea Transport Division, 94: 44
Sehested, Hannibal, 95: 52-
Sejlliste for Dafra Line, 95: 108
SELANDIA, M/S, 96: 110
Seletøjstønde, 95: 65
Sellingergaden, 92: 86
SELMA DAN, S/S, 94: 52
Sena, Frank H., 94: 31
Senegalfloden, 95: 38-
Sepoy-opstanden, 92: 91
Serampore, 92: 91
Setubal, 96: 122-
Seutter, Mathæus, kartograf, 92: 75
Seutterkortet, 92: 71*-
Seutterplanen, 92: 74
Seutters bykort, 92: 72*-
Sevilla, 92: 60
Seychellerne, 95: 62-
Sherness, 94: 14
Shetlandsøerne, 96: 85
Ship-shape, 93: 20
Sidegallerier, 92: 12*
Sidelanterne, 96: 104*
Sievers, Kai Detlev, 96: 41
Signal, 95: 13
Signalering, 94: 10-
Signalsystemer, 93: 59-76*
Signatur, John Byngs, 94: 13*
Simpson, Mrs., 95: 76
Singleton, Henry, 96: 62
Sintra, 94: 41
SIRIUS, slæbebåd, 95: 24
SKAANE, S/S, 94: 18-
Skamhugge, 94: 101-
Skandinavien-Amerika Linjen, 93: 50
Skarring, 94: 109*-
Skarøkse, 94: 116*-
Skaugen, I. M., reder, 94: 49
Skaugen, Morits, 94: 49
Skavhogg, Tórberg, 94: 101-
Skebor, 94: 118*-
Skibherrer, 92: 30
Skibsbygningsbøger, 94: 8-
Skibsbygningsprocessen, 94: 110-
Skibsbygningsværktøj, 94: 100-123*
Skibsdagbøger, 95: 6-27
Skibsforlis, 95: 118-
Skibsladninger, 94: 88-

Skibslister, 93: 59-76*
Skibslygte, 96: 104*
Skibsmodeller i danske kirker,
af Jes Kroman, 93: 33-41*
Skibspræst, 95: 47
Skibsregistret, 93: 66
Skillingsviser, 92: 20-22*
SKIOLD, linieskib, 93: 106
Skipper- og Ligbærerlavet, 96:,38
SKIRNER, dampskib, 93: 97-
SKODSBORG, S/S, 93: 44*
Skonrogger, 95: 32
Skov- og Naturstyrelsen, 96: 87-
SKT. ANNA, ostindienfarer, 95: 46
SKT. JACOB, jagt, 95: 46
Skuldelev-skibe, 94: 103-
Skytshelgen, 96: 26
Skægøkse, 94: 116*-
Skær, 96: 125-
Sladrebænk, 96: 32*
Slaget om Atlanten, 93: 14-
Slagsmål om bord, 96: 9-
Slavehandel, 92: 32; 93: 86; 95: 39
SLESVIG, ostindienfarer, 96: 40
SLESVIG, S/S (1883), 95: 103
SLESVIG, S/S (1938), 94: 20
Slesvig-Holsten, 94: 64-
Smidt, Niels, styrmand, 96: 56-
Snowflake rockets, 93: 12
SOLAS, 96: 111-
Sortehavsskibene, af Christian Lund, 104-116
Soublette, Carlos, 93: 86
Souffrain, Marianne Eléonore, 93: 84
Southern Pacific Steamship Company, 93: 31
Southern Star, The, 96: 127
Spantemaller, 92: 41
Spantesav, 94: 60
Spekulantfart, 96: 122
Spisestuestol, tegning af sammenklappelig, 92: 21
Splitflag, 93: 59-
SPRINGEREN, 96: 9-
Sri Lanka, 92: 69; 95: 45-
St. Andreaskirke, 96: 27
St. Annakapeller, 96: 26
St. Clemens, 96: 26
St. Croix, 92: 55*; 93: 77-; 94: 68-
St. Erasmus, 96: 26
ST. GEORGE, H.M.S., orlogsskib, 94: 12
St. Gertrudskapeller, 96: 26
St. Jan, 92: 56
ST. JAN, brig, 93: 88
ST. JAN, koffardifregat, 92: 20-
ST. JØRGEN, gall., 96: 40
St. Jørgenskapeller, 96: 26
St. Kristoffer-figur, 96: 34
St. Nikolaj, 96: 26
St. Olai kirke, 96: 39
St. Pauli, 95: 81
St. Thomas, 92: 56; 93: 77; 94: 70-*
ST. THOMAS, brig, 93: 88
St. Thomæ Tidende, 94: 78
Stabelafløbning, 92: 14-
Staffordshire, 93: 53-
Stagvending, 95: 65-
Standard Oil, 95: 82-
STANDARD, gal., 95: 29
Stangebye, Finn, 94: 27
Statslig eller privat? – Relationerne mellem
Orlovsværftet og Burmeister & Wain
1843-1882
af Frank A. Rasmussen, 93: 93-120*,
Stedbestemmelse, 93: 18-
Stella Maris, 92: 41
STELLA, S/S, 92: 106
Stenbjerghav, 94: 64-99
Stephens, Jn., 94: 14
Stephensen, Kai, 94: 19-
Stewart, 94: 42
Stiftung für hilfsbedürftige Seeleute und
deren Hinterlassene, 94: 84
Stilling, 95: 41
STIRLING CASTLE, liner, 94: 44
Stjerneobservationer, 93: 18-
Stok, 92: 101*
Stokken, 96: 32*
Stoklund, Joh., skibsfører, 95: 12
Store nordiske krig, 96: 24
Storm, 95: 65-; 96: 119-129
Stornoway, 96: 122
Straffe om bord, 95: 31-; 96: 30-
Straggelers, 93: 10
Stranding, 96: 24-

Strandkapeller, 96: 26-
Strømændringer, 95: 96
Styrmand i flyvebådene,
af Holger Andersen, 96: 6-22*
Stævnsmed, 94: 100-
STØT, tosmakkejolle, 93: 129*-
Suenson, Otto Frederik, 93: 95
Sultanen af Algier, 92: 20
Sumatra, 92: 69
SUPERB, H.M.S., fregat, 94: 7
SUSAA, S/S, 92: 111
Sutherland, William, forfatter, 94: 7-
Svanemøllebugten, 92: 25
SVANEN, bark, 93: 63*
Svarer, Jørgen:
Af en Islandsskippers saga, 96: 119-129*
Svendsen, Lars, skipper, 92: 20
SVITHOID, M/S, 95: 89-
Svitzer, 96: 89
Svævere, 96: 12-*
Süd-Ost Rhederei GmbH, 92: 107
Sydamerika, 92: 49
Sydkinesiske hav, 95: 120
Syfilis, 92: 31, 53
Sygdom om bord, 92: 96; 94: 96; 95: 32-, 87-
Sygdom, 92: 31; 96: 35-
Symboler, 93: 53-
Sæltran, 95: 17
Søbog af Laurentz Benedicht, 96: 98-
Søfarer- og Skibsrederslægten H.C. Brodersen
i Flensborg og dens tilknytning til
søfarten på Dansk Vestindien,
af Hans Rühmann, 94: 64-99*,
Søfartshelgener, 96: 26
Søfartsorganisationer, 96: 33-
Søgangen blev for stærk.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
19. dec. 1902-21. nov. 1979,
af Christian Lund, 95: 101-117*,
Søkadetakademiet, 93: 94-
Sølling, Peter Norden, 96: 36-
Sølove, 96: 94-
Sølvbæger fra Dragsted, 96: 12,8*
Sølver, Carl V., kaptajn, 92: 63
Sølvrøveri, 96: 50-85
Sømandens indsamlingsbøsse,
af Henning Henningsen, 96: 23-43*
Sømandsbegravelse, 96: 38
Sømandsskrøne, 92: 46
Søndagsøen, Dominica, 92: 54
SØNDERVIG af Hundested, kutter, 94: 61
Søofficer, tolder og eventyrer – dansk besøg i
Venezuela 1837, af Per Nielsen, 93: 77-92*
Søpas, 95: 52
Sørensen, Hans, kok, 95: 56
Søret, 96: 94-118
Sørøvere, 93: 80; 95: 47-
Søvejsregler, 96: 94-118

T

Taifun, 95: 118-
Taino'er, 92: 48, 55-*
Tajo-floden, 94: 40
Tamil Nadu, 92: 67
Tamp, 92: 101
TANJA, S/S, 95: 82-*
Tanjore, 92: 69; 95: 45
Tankfart, 95: 107
Tankskibe, 93: 15; 94: 44; 95: 107
Tatovering, 95: 37-
Tavenza, høvding, 92: 95
Tegninger til DEN GODE HENSIGT, 92: 9*-
Tejo-floden, 92: 51
Telgjaøkse, 94: 113-*
Testimonial, 96: 127
THALA DAN, M/S polarskib, 96: 7
Thalbitzer, William, 92: 120
THALIA, S/S tankskib, 95: 86-*
Thalund, Henning: M/S KINAs forlis ved
Philippinerne, 95: 118-127*
THE PILOT, eng. skib, 92: 95
Thielo, Christian, 92: 132
Thingvalla, D/S, 93: 74
Thomsen, Birger, 96: 89
Thomsen, Johann, 94: 82
Thomsen, Julius Rotthuus, styrmand, 95: 14
THOR, skruekorvet, 93: 98-
THORA, bark, 94: 80
Thordén Lines, 94: 27

THORSHÖVDI, M/T, 94: 44
THORVALDSEN, bark, 95: 7-*
Thule, yderste, 92: 36
Thura, Laurids, bisp, 92: 133
THYRA S, 94: 33
THYRA, S/S, 96: 111*
TIDSELHOLT, fregat, 94: 67*
Tietgen, C. F., 93: 116; 96: 7
Tiggeri, 96: 23-
Tillali, 92: 71
TITANIC-katastrofen, 96: 111
TJALFE, brig, 95: 8-
TORDENSKJOLD, drivkvase, 94: 56
Tordesillas-overenskomst, 92: 52
TORE, drivkvase, 94: 59*
Torpedering, 95: 90-
Toscanelli, Paoli, kosmograf, 92: 34
Tosmakkejolle, 93: 129*-
TOTO, S/S, 93: 51*
Toulon, 94: 8-
Traeger, Verena: Poq og Qiperoq – to eskimoportrætter, 92: 117-144*
Trafikseparering, 96: 113
Tralee, 96: 63
Trankebar, 92: 7-, 67-89*, 91; 95: 45-; 96: 50-
TRANQUEBAR, ostindienfarer, 92: 7-
Transports Maritime, Les, 92: 105
Trantønder, 95: 13-
Trekroner, 95: 12
Trellund, Daa, premierløjtn., 92: 67-
Trellundskortet, 92: 68*-
Tricoloren, 95: 109
TRIDENT, H.M.S., orlogsskib, 94: 10
Trinidad, 92: 57; 93: 77-
Trinity House, 96: 104-
Træsnit, 92: 127
Træteknologi, 94: 108-
Tunø, 93: 128-
TURBULENT, eng. u-båd, 94: 29
Tuskhandel, 96: 121
Tuxen, Nicolai Elias, 93. 95-*
Tyfonsæson, 92: 93
Tønning, 94: 78
Tågebøje, 93: 13
Tågesejlads, 93: 13-

U
U 502, 95: 100
U-69, H.M.S. REDFORD, 94: 43
U-både, 93: 9-; 95: 88-, 118
U-bådskrig, 95: 103-
U.S. Navy, Armed Guard, 93: 20
Udkigstønde, 93: 19
ULCC, 93: 74
Ulfeldt, Ejler, 95: 54
Ulykke om bord, 95: 78; 96: 122
Under sejl til Antipoderne, af N.O. Kiil, 95: 62-81*
Understøttelse, 95: 27
United Maritime Authority, 94: 50
United States Army Transport, 93: 16
United States Coast Guard, 93: 16
UNRULY, brit. ubåd, 92: 110
UNSPARING, brit. ubåd, 92: 111
Upparnafloden, 92: 81
URANIA af Flensborg, fregatskib, 93: 60*-
Urania, D/S, 93: 44
Uriaspost, 93: 11

V
Vadsker, 92: 84
Vadstrup, Søren: Vikingernes skibsbygningsværktøj, 94: 100-123*
Valencia, 92: 110; 94: 26-; 95: 44-*
Valfartskirker, 96: 26-
VALKYRIEN, corvet, 92: 99
Valladolid, 92: 60
Vallée, Gaston, 95: 101
Valparaiso, 95: 84-
Vancouver, 95: 83-
VANDHUNDEN, ostindienfarer, 95: 45
Vargas, José María, 93: 88
Vejledning om skibsmodeller i folkekirkens kirker, 93: 36
Velfærdsarbejde, 96: 23-43*
Velleslei, 92: 97
Venezuela, 93: 77-92*
Verdenskort, 92: 35*
Vereenigten Oostindische Compagnie, 92: 69
Verne, Jules, 95: 80
Verwyok, Hr., 92: 18

Vespucci, Amerigo, 92: 60
Vestenvindsbæltet, 95: 75-
Vijayanar, hersker, 92: 69
Vikingernes skibsbygningsværktøj,
af Søren Vadstrup, 94: 100-123*
VIKTOR, orl.sk., 96: 39
VILLE DU HAVRE, S/S, 96: 109
Vinaroz, 94: 28-
Vindskala, 94: 9*
Vinladning, 96: 44-
Vinland, 92: 30-
Vinlandkort, 92: 30
Virgin Islands, 92: 56
Visbyske Søret, Den, 96: 98
VLCC, 93: 74
Voigt, slotsgartner, 92. 139
Voltaire, 94: 15
Vor Frue, 96: 26
Votivgaver, 96: 27-
Votum, 96: 26-27
Vragfund, 96: 86-93*
Vragplyndring, 96: 50-85
Vragrester, 93: 53-
Vragtømmer, 92: 51-
Værktøj, 94: 100-123*
Værktøjsfund, 94: 104-
Værktøjsspor, 94: 103-
Våbenskjold, Columbus, 92: 53*

W
W.A.C.S., 93: 26
Wadi, 92: 80
Wain, William, 93: 93-120*
Walpole, Robert, 96: 73
Walter, Hans, geheimeråd, 92: 131
Wan Li, kejser, 93: 53-
War Risk Insurance Department, 94: 48
WARBERG, ostindienfarer, 96: 57
Ware, Isac, arkivar, 94: 8-
Waterrecht, 96. 98
Waterscout, 94: 73
Watling, 92: 48
Watt, James, ingeniør, 96: 101
Weco Shipping, 95: 110
Wedell-Wedellsborg, Ebbe baron, 95: 110
Wedgewood, 93: 53-
Wedstedt, Carl, 94: 73
Weilbach & Co., Iver C., 93: 75
Weleapaleiam, 92: 80
WENDELA, ostindienfarer, 96: 81
Westberg, C.M., red., 94: 94
WHAT CHER, bark, 94: 76
Whigregeringen, 94: 8
White, Caspar, 96: 62-
Whitebread, 95: 33
Wilhelm Erobreren, 94: 102
WILHELMINE BRODERSEN, brig, 94: 80-
WILHELMINE BRODERSEN, skon.brig, 94: 80-
WILHELMINE, brig, 94: 77*-
Willem Leyels vanskelige rejse til Tranquebar
1639-43, af Asta Bredsdorff, 95: 45-61*
Willow, af Kåre Lauring, 93: 52-58*; 96: 88
WINTERHUDE, 3 mastet bark, 95: 62-81*
Winther, J.W., 93: 65
Winther, P.N., reder, 94: 96
With, kaptajn, 92: 20
Wolf, Louis, 96: 44
Wolffhechel, Uffe, 93: 91
Wonsild'erne, 94: 20

Y
Yucatán-halvøen, 92: 56
Yxpila, 94: 19

Z
Zillmann, Georg, 92: 109
Zinkforhudning, 96: 87-
Zionskirken, 92: 83-*
Zipangu, 92: 62

Æ
ÆGIR, dampskib, 93: 97
Ærøskøbing, 96: 119-

Ø
ØK, 93: 59-
øksefinish, 94: 103-

Øland, 96: 120
Øresund, 92: 18-; 96: 7-
Øresund, D/S, 96: 7-
ØRESUND, ostindienfarer, 95: 45
Øresunds og Helsingørs Sygehospital, 96: 37
Øresundshospitalet, 96: 37
Østasiatiske Kompagni, 93: 59; 95: 118
Østersøen, D/S, 93: 46

Registret udarbejdet af Bert Blom

Forkortelsesliste til registret

am.	amerikansk
eng.	engelsk
fabr.m.	fabriksmester
fr.	fransk
gr.	græsk
grøn.	grønlandsk
handelsass.	handelsassistent
jn.	junior
løjt.	løjtnant
mægl.	mægler
no.	norsk
ostind.far.	ostindienfarer
portug.	portugisisk
red.	reder, rederi
skon.	skonnert
sv.	svensk